

กระทำต่อกันในรูปแบบต่าง ๆ จะต้องมีการติดต่อสื่อสารสัมพันธ์กันตลอดเวลา โดยอาศัยภาษาเป็นสื่อกลาง ทั้งมนุษย์และสังคมจะต้องพึ่งพาอาศัยซึ่งกันและกัน การกระทำระหว่างกันก่อให้เกิดการจัดระเบียบในสังคม กระบวนการขัดเกลาทางสังคมมีผลทำให้โครงสร้างทางสังคมมีการเปลี่ยนแปลง และส่งผลให้มนุษย์ต้องปรับเปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้องกับสังคมที่เปลี่ยนแปลงไป ในส่วนของการศึกษาระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เหมาะสมนั้น ถือได้ว่าเป็นความพยายามของสังคมที่จะเปลี่ยนแปลงรูปแบบการจัดระเบียบทางสังคมแบบเดิม คือเปลี่ยนแปลงการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่ใช้ อยู่เดิมให้เปลี่ยนไปเป็นการบังคับใช้กฎหมายในรูปแบบใหม่ ดังนั้น ผู้ใช้รถจักรยานยนต์แต่ละคนย่อมจะต้องมีทัศนคติ ความเห็น และมีพฤติกรรมในการแสดงออกที่สอดคล้อง หรือไม่สอดคล้องกับมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยในรูปแบบต่าง ๆ ได้ ซึ่งอาจมีการปรับตัว ปรับทัศนคติ หรือมีความคิดเห็นต่อ มาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เหมาะสม ในหลายรูปแบบที่แตกต่างกันออกไป ขึ้นอยู่กับว่าผู้ เกี่ยวข้องแต่ละคนจะได้รับการขัดเกลาทางสังคม มีการสั่งสมประสบการณ์ มีทัศนคติ มีความคิดเห็นและ ประเมินคุณค่า มาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เหมาะสม ในแต่ละรูปแบบแต่ละประเภทตามที่ตน ต้องการอย่างไร

สำหรับทฤษฎีนี้มีคุณค่าในเชิงทฤษฎีที่จะอธิบายถึงปรากฏการณ์ต่างๆ ที่เกิดขึ้น ในแง่ ของกระบวนการปฏิสัมพันธ์ระหว่างกันของมนุษย์และสังคม โดยเฉพาะอย่างยิ่งความเป็นปัจเจกบุคคล หรือ ตัวตนของผู้เกี่ยวข้องที่ตอบแบบสัมภาษณ์ครั้งนี้จะส่งผลต่อตัวแปรตามคือ ความคิดเห็นต่อมาตรการบังคับ ใช้กฎหมายหมวกนิรภัยในรูปแบบใดรูปแบบหนึ่ง ซึ่งถือว่าเป็นนวัตกรรมทางกฎหมาย ตลอดจนยังสนับสนุน การกำหนดกรอบแนวความคิดในส่วนที่เป็นตัวแปรต้นของการศึกษาวิจัยครั้งนี้ได้ค่อนข้างชัดเจนอีกด้วย

2.3 แนวความคิด และทฤษฎีเกี่ยวกับการกำหนดนโยบายสาธารณะ

เนื่องจากการศึกษาวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาในเชิงการจัดการนโยบายสาธารณะ ที่เกี่ยวกับการค้นหา มาตรการการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เหมาะสมมาบังคับใช้ในเขตเทศบาลนครขอนแก่น มีเนื้อหาของ การศึกษาวิจัยบางส่วนเกี่ยวข้องกับกำหนดนโยบายซึ่งจะต้องเกี่ยวข้องกับบุคคลหลายฝ่าย การตัดสินใจเพื่อ กำหนดนโยบาย การเสนอแบบจำลองของการตัดสินใจเพื่อกำหนดนโยบาย และการนำนโยบายไปสู่การ ปฏิบัติ ดังนั้นจึงมีความจำเป็นที่จะต้องกล่าวถึงเนื้อหาในส่วนนี้ เพื่ออธิบายขั้นตอนและวิธีการกำหนด นโยบายการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เหมาะสมตามหลักวิชาการ ดังนี้

2.3.1 การกำหนดนโยบายสาธารณะ (Public Policy Formulation)

สร้อยตระกูล อรรถมานะ (2535: 331) กล่าวว่า นโยบายสาธารณะ คือ การที่รัฐตัดสินใจ ที่จะกระทำหรือไม่กระทำสิ่งใดสิ่งหนึ่ง และการตัดสินใจนั้นมีผลบังคับทางกฎหมาย หากประชาชนไม่ปฏิบัติตามจะต้องได้รับโทษ นโยบายสาธารณะอาจมีอยู่ 4 แบบ คือ 1) นโยบายควบคุมความประพฤติ 2) นโยบาย

การแจกจ่ายสินค้าและบริการเสียใหม่ 3) นโยบายการแจกจ่ายสินค้าและบริการ และ 4) นโยบายที่มุ่งสนองความต้องการของลูกค้าหรือประชาชนโดยส่วนรวม และนอกจากนี้ สร้อยตระกูล อรรถมณะ (2535: 173) ยังได้รวบรวมแนวคิดของนักวิชาการด้านนโยบายสาธารณะไว้หลายท่าน อีกด้วย เช่น

ดาย (Dye, 1981) กล่าวว่า นโยบายสาธารณะคือสิ่งใดก็ตามที่รัฐบาลเลือกที่จะกระทำหรือไม่กระทำ

ลาสเวลล์ (Lasswell, 1970) กล่าวว่า นโยบาย หมายถึง แผนหรือโครงการที่กำหนดขึ้นอันประกอบด้วยเป้าหมาย คุณค่า และการปฏิบัติต่าง ๆ และยังหมายความว่าความรวมถึงการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติด้วย

อีสตัน (Easton, 1965) กล่าวว่า นโยบายรัฐ หมายถึง การจัดสรรคุณค่าต่าง ๆ ของสังคมที่มีผลบังคับตามกฎหมาย (Authoritative Allocation of Values) และเป็นไปเพื่อสังคมส่วนรวม

แอนเดอร์สัน (Anderson, 1976) ให้ความหมายว่า นโยบายสาธารณะ คือแนวทางปฏิบัติที่รัฐบาล หรือหน่วยงานของรัฐได้กำหนดขึ้นโดยมีเจตนาเพื่อแก้ปัญหา

กล่าวโดยสรุป สำหรับคำว่า "นโยบายสาธารณะ" นั้นเป็นเรื่องที่รัฐตัดสินใจที่จะทำการสิ่งหนึ่งสิ่งใดเพื่อกำหนดวิธีการให้สมาชิกในสังคมประพฤติหรือปฏิบัติตาม ทั้งนี้มีเป้าหมายเพื่อประโยชน์สุขแก่สาธารณชนส่วนรวม โดยนโยบายสาธารณะนั้นมีได้หลายรูปแบบไม่ว่าจะเป็นการบริการสังคม บริการสาธารณะ การควบคุมกิจกรรม ควบคุมความประพฤติ และที่สำคัญที่สุดรัฐมักจะกำหนดนโยบายสาธารณะออกมาในรูปของการบัญญัติเป็นกฎหมายต่าง ๆ ซึ่งจะต้องมีสภาพบังคับด้วย ในส่วนของการกำหนดมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เหมาะสมในเขตเทศบาลนครขอนแก่นนั้น อาจถือได้ว่าเป็นความพยายามในการกำหนดมาตรการบังคับใช้ใหม่ออกมาเพื่อบังคับใช้ เพื่อต้องการควบคุมความประพฤติของสมาชิกในสังคมที่ใช้รถจักรยานยนต์ให้สวมหมวกนิรภัยเมื่อใช้รถจักรยานยนต์ เป็นการกำหนดนโยบายสาธารณะในรูปของการออกกฎหมาย โดยมีวัตถุประสงค์ก็เพื่อต้องการคุ้มครองชีวิตของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ไม่ให้ได้รับบาดเจ็บ หรือได้รับอันตรายเมื่อเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร นั่นเอง

สร้อยตระกูล อรรถมณะ (2535: 183-184) ได้กล่าวถึงกระบวนการกำหนดนโยบายสาธารณะไว้ 6 ขั้นตอนดังนี้ คือ

1. การก่อตัวของนโยบาย (Policy Formation) เป็นขั้นตอนในการริเริ่มนโยบาย
2. การเตรียมนโยบายและเสนอร่างนโยบาย (Policy Formulation) เป็นขั้นตอนในการกำหนดนโยบายตามกระบวนการต่าง ๆ และมีการนำเสนอแนะนโยบายไปยังผู้มีอำนาจ ตัดสินใจ
3. การอนุมัติหรือประกาศเป็นนโยบาย (Policy Adoption) เป็นขั้นตอนของการตัดสินใจเพื่อให้มีนโยบายต่าง ๆ มีผลใช้บังคับ

4. การนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ (Policy Implementation) เป็นขั้นตอนในการนำนโยบายที่ได้จากการตัดสินใจไปปฏิบัติให้เกิดผลและบรรลุวัตถุประสงค์

5. การประเมินผลนโยบาย (Policy Evaluation) เป็นการติดตามประเมินผลเมื่อมีการใช้นโยบายไปแล้วว่าเกิดผลอย่างไรบ้าง มีปัญหาหรืออุปสรรค และสมควรปรับปรุงแก้ไขส่วนใดบ้าง

6. การปรับปรุงแก้ไขหรือสิ้นสุดนโยบาย (Policy Revision or Termination) เป็นขั้นตอนในการประเมินผลนโยบายหรือทบทวนนโยบายที่ใช้บังคับไปแล้วว่าเกิดผลหรือไม่ มีผลกระทบอย่างไรบ้าง อาจมีการทบทวนแก้ไขหรือกำหนดนโยบายขึ้นใหม่ก็ได้

ในส่วนของสังคมไทยจะสามารถศึกษาการกำหนดนโยบายรัฐเพื่อจัดระเบียบเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรและกฎหมายหมวกนิรภัยได้โดยยึดถือนโยบายต่าง ๆ ตามลำดับ ตั้งแต่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ จนถึงแผนระดับปฏิบัติการได้ดังต่อไปนี้ คือ 1) แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 (พ.ศ.2540-2544) ซึ่งมุ่งเน้นการพัฒนาคนจึงเป็นเป้าหมายหลักในอนาคต และให้ความสำคัญต่อการพัฒนาระบบการบริหาร การจัดการ และการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติให้เกิดผลอย่างจริงจัง 2) แผนกรมตำรวจแม่บท ฉบับที่ 3 (พ.ศ. 2540-2544) ซึ่งได้ให้ความสำคัญต่อปัญหาการจราจรอย่างยิ่งโดยได้พยายามวางกรอบในการปฏิบัติงานด้านการจราจรให้สอดคล้องกับแผนแม่บทอย่างชัดเจน โดยเฉพาะเรื่องกฎหมายหมวกนิรภัยได้กล่าวถึงการนำมาตรการทางกฎหมายมาบังคับใช้โดยเคร่งครัด และพยายามผลักดันให้นำมาตรการทางกฎหมายใหม่ ๆ มาบังคับใช้ ด้วย 3) นโยบายกรมตำรวจ ให้มุ่งเน้นการลดอุบัติเหตุบนท้องถนน การที่จะนำนโยบายการบังคับใช้กฎหมายจราจร โดยเฉพาะเรื่องกฎหมายหมวกนิรภัยให้เกิดผลในทางปฏิบัติอย่างแท้จริง 4) พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 และ พระราชกฤษฎีกากำหนดท้องที่ที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์จะต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ พ.ศ. 2535 ซึ่งกำหนดให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จะต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ 5) กฎกระทรวงฉบับที่ 14 (พ.ศ. 2535) ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522 ได้กำหนดรายละเอียดเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัยว่า จะต้องมียี่ห้อและมีวิธีการใช้ที่ถูกต้องตามกฎหมายอย่างไร

กล่าวโดยสรุป สำหรับนโยบายสาธารณะ และการกำหนดนโยบายสาธารณะนั้น เป็นเรื่องที่รัฐจะต้องกำหนดวิธีการต่าง ๆ อาจจะเป็นการกำหนดนโยบายควบคุมความประพฤติ การจัดสรรคุณค่าต่างๆ ของสังคมที่มีผลบังคับตามกฎหมายซึ่งมีพื้นฐานมาจากแนวคิดการจัดระเบียบทางสังคม ทั้งนี้เพื่อตอบสนองความต้องการของสังคมในด้านต่าง ๆ ที่เป็นปัญหาด้วยการแก้ปัญหาและเป็นไปเพื่อประโยชน์ส่วนรวม การกำหนดนโยบายสาธารณะตามแนวความคิดของนักวิชาการต่าง ๆ ที่กล่าวแล้วข้างต้นมีขั้นตอนดังที่กล่าวแล้วสำหรับการวิจัยครั้งนี้กล่าวได้ว่า เป็นการวิจัยเพื่อทบทวนนโยบายการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยเดิมที่มีอยู่แล้ว (Policy Revision) เพื่อกำหนดนโยบายในการบังคับใช้กฎหมายนิรภัยในรูปแบบใหม่ที่เหมาะสมและน่าจะมีประสิทธิภาพในการบังคับใช้ที่ดีกว่าที่ใช้อยู่ในปัจจุบัน โดยเปิดโอกาสให้ผู้เกี่ยวข้องกันโยบาย (Stakeholders) เข้ามามีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบาย (Policy Formulation or Policy Participation)

เพื่อเป็นการผลักดันให้คนอื่น ๆ หรือรัฐบาล นำเอาทัศนะ หรือความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องนี้ไปกำหนดมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เหมาะสมเสียใหม่ โดยยังคงเค้าโครงมาตรการบังคับใช้แบบเดิมที่ใช้อยู่ไว้ จากนั้นจึงเพิ่มเติมมาตรการส่วนที่เพิ่มขึ้นจากความต้องการของผู้เกี่ยวข้องในการวิจัยครั้งนี้เข้าไปเท่านั้น

จะเห็นได้ว่า กรมตำรวจซึ่งเป็นหน่วยงานที่รับผิดชอบในการนำนโยบายการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยไปใช้โดยตรง ได้เล็งเห็นความสำคัญของกฎหมายหมวกนิรภัยว่าเป็นสิ่งสำคัญและจำเป็นต่อการพัฒนาคน จึงได้กำหนดแผนการปฏิบัติงานรองรับทุกระดับเพื่อให้สอดคล้องกับแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 8 ดังกล่าวแล้ว สำหรับผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับกฎหมายดังกล่าวนั้น ผู้บังคับใช้กฎหมาย ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจ เจ้าหน้าที่ขนส่งจังหวัด ผู้ถูกบังคับใช้ ได้แก่ ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ซึ่งหมายถึง ผู้ขับขี่ และคนโดยสาร (นั่งซ้อนท้าย) ส่วนผู้อื่น หากจะเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องก็อาจถือได้ว่าเป็นกลุ่มผู้ผลักดันให้มีการบังคับใช้กฎหมายดังกล่าว หรือ เป็นกลุ่มซึ่งได้อาจรับผลกระทบทั้งในทางตรงและทางอ้อมจากการใช้กฎหมายดังกล่าว ก็ได้

2.3.2 แนวความคิดการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ แรงหรือกลไกของการนำนโยบายไปสู่การปฏิบัติ

เอ็ดเวิร์ด ที่สาม (Edwards III, 1983) ได้ให้คำนิยามการนำเอานโยบายไปปฏิบัติว่า เป็นขั้นตอนของการกำหนดนโยบายระหว่างการกำหนดนโยบายกับผลต่อเนื่อง (Consequences) ของนโยบายที่จะมีผลกับประชาชน ด้านนโยบายนั้น ๆ ไม่มีความเหมาะสม แนวทางที่เสนอมาเพื่อแก้ไขปัญหาจึงไม่สัมฤทธิ์ผล ไม่อาจแก้ไขปัญหาได้ อย่างไรก็ดี แม้แต่นโยบายที่ถูกกำหนดมาเป็นอย่างดี แต่ถ้านำเอานโยบายนั้นๆ ไปใช้ไม่มีประสิทธิภาพพอก็ย่อมทำให้จุดมุ่งหมายที่กำหนดไว้ไม่อาจบรรลุได้เช่นกัน การนำนโยบายไปปฏิบัติ นั้น ประกอบด้วย การกำหนดแนวทางปฏิบัติ การรวบรวมข้อมูล การสรรหา และคัดเลือกบุคคล กำหนดหน่วยงาน การวางแผนในอนาคต รวมถึงการต่อรองกับประชาชนบางกลุ่ม เป็นต้น

จากคำนิยามดังกล่าวนี้พอจะสรุปได้ว่า การนำเอานโยบายไปปฏิบัตินั้นเป็นกระบวนการเป็นผลต่อเนื่องมาจากขั้นตอนการกำหนดนโยบายมีความต่อเนื่อง นอกจากนั้น ยังเป็นกิจกรรมที่มีการกำหนดเป้าหมายไว้ล่วงหน้าว่าเราต้องการผลสุดท้ายเป็นเช่นไร (สมพร เฟื่องจันทร์, 2539: 150) สำหรับการศึกษาวิจัยครั้งนี้ การนำนโยบายไปปฏิบัติเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องในแง่ของการสรรหาหรือแสวงหาความร่วมมือจากกลุ่มผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องกับนโยบายการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยจะต้องให้ความร่วมมือกันในการส่งเสริมการบังคับใช้กฎหมาย หรือบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยให้เกิดผลในทางปฏิบัติอย่างจริงจังด้วย หน่วยงานของตำรวจเพียงองค์กรเดียวคงจะทำหน้าที่อย่างโดดเดี่ยวและหวังให้เกิดผลในด้านนโยบายที่มีประสิทธิภาพคงไม่ได้ ผู้เกี่ยวข้องฝ่ายอื่น ๆ จะต้องเข้ามามีส่วนร่วมในการปฏิบัติเพื่อให้นโยบายการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยสำเร็จลุล่วงไปด้วย

แรงหรือกลไกที่สำคัญของการนำเอานโยบายไปปฏิบัติ (Implementation Mechanism)

สมพร เฟื่องจันทร์ (2539: 151-159) กล่าวว่า การกำหนดนโยบายนั้นผู้มีส่วนกำหนดส่วนใหญ่จะไม่ใช่ว่าผู้ที่จะนำเอานโยบายนั้นๆ ไปแปลงเป็นวิธีปฏิบัติ หรือเป็นกฎระเบียบที่จะมีผลกระทบต่อ

ประชาชนทั่วไป โครงสร้างต่อไปนี้เป็นสิ่งจำเป็นในการนำเอานโยบายไปปฏิบัติมากบ้างน้อยบ้างขึ้นอยู่กับลักษณะเฉพาะของนโยบายนั้นๆ คือ

1. บุคคลที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ผู้ที่เข้ามาเกี่ยวข้องกับการนำนโยบายไปปฏิบัติมีอยู่มากมายและแต่ละกลุ่มก็ดำรงบทบาทแตกต่างกันไป อาทิเช่น

- 1) ผู้มีส่วนกำหนดนโยบาย
- 2) กลุ่มที่มีหน้าที่ในการนำเอานโยบายไปปฏิบัติโดยตรง

2. องค์กรที่นำเอานโยบายนั้นไปปฏิบัติหรือเป็นฝ่ายสนับสนุน (Intermediaries) อาจแยกได้สามระดับดังนี้

- 1) ผู้กำหนดนโยบายเบื้องต้น (The Center)
- 2) กลุ่มผู้ปฏิบัติงานในสนาม (The Periphery)
- 3) กลุ่มคนในภาคเอกชนที่แผนงานนั้น มุ่งก่อประโยชน์ (The Target Group)

3. เครือข่ายของการสื่อความหมายและกลไกควบคุมการปฏิบัติตาม (Compliance Mechanisms) แรงในส่วนนี้เป็นตัวเชื่อมการปฏิบัติ ซึ่งอาจแบ่งแรงหรือกลไกได้เป็น 3 ประเภทคือ

- 1) กลไกควบคุมโดยใช้กำลัง (Coercive Power) ซึ่งก็คือ การใช้การลงโทษนั่นเอง
- 2) กลไกควบคุมโดยใช้อำนาจทางวัตถุ (Utilitarian Power) ซึ่งก็คือ การจัดหาทรัพยากรทางวัตถุ เช่นสินค้าย และบริการต่าง ๆ

3) กลไกควบคุมโดยใช้อำนาจทางสัญลักษณ์ (Symbolic Power) เป็นการให้รางวัลทางด้านสัญลักษณ์ต่าง ๆ เช่น ให้เป็นเกียรติยศ ให้การยอมรับ หรือการให้ความรัก เป็นต้น การใช้สื่อความหมายเพื่อให้ผู้เกี่ยวข้องรับรู้ซึ่งกันและกัน และใช้กลไกควบคุมให้ปฏิบัติตามอย่างเหมาะสม จะส่งผลให้การนำเอานโยบายไปปฏิบัติบรรลุผลในที่สุด

4. ผลประโยชน์อันเกิดจากนโยบายนั้น ๆ (Utilities) นักวิชาการหลาย ๆ คนได้เขียนโครงสร้างของกระบวนการนโยบายในรูประบบ แล้วผลสุดท้ายหรือส่วนนำออกมักกล่าวว่าเป็นผลผลิตของนโยบาย (Output) และ/หรือ ผลขั้นสุดท้าย (Outcome) ซึ่งผลผลิตของนโยบายมีความแตกต่างกันออกไป เช่น ผลผลิตของนโยบายประเภท กฎ ระเบียบ เพื่อควบคุมความประพฤติของประชาชน

กล่าวโดยสรุป แนวคิดในส่วนนี้เกี่ยวข้องกับการศึกษาวิจัยมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เหมาะสมนี้ เป็นการศึกษาบทบาทของการบังคับใช้กฎหมายที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน และที่จะบังคับใช้ในอนาคต เป็นการระดมความคิดเห็น (Brain Storming) ของกลุ่มผู้เกี่ยวข้องหลายฝ่ายเพื่อนำข้อสรุปที่ได้จากการศึกษาวิจัยมากำหนดเป็นมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เหมาะสม ซึ่งเป็นกระบวนการศึกษาเพื่อที่จะจัดการนโยบายใหม่ ต่างจากการกำหนดนโยบายเดิมที่ผ่านซึ่งสภานิติบัญญัติ หรือแม้กระทั่งฝ่ายบริหารเองก็ตามพยายามที่จะออกกฎหมายต่าง ๆ มาเพื่อบังคับใช้ โดยไม่คำนึงถึงบรรยากาศหรือความเป็นไปได้ของการบังคับใช้ ไม่คำนึงถึงความต้องการของผู้ที่อยู่ใกล้ชิดกับปัญหา ไม่คำนึงถึงการมีส่วนร่วมในการกำหนดนโยบาย จึงก่อให้เกิดความขัดแย้งและมีการละเมิดหรือฝ่าฝืนกฎหมายตลอดมา ฉะนั้น การศึกษา

ครั้งนี้จึงให้ความสำคัญกับกลุ่มผู้เกี่ยวข้องกันนโยบายการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยจริง ๆ โดยให้เข้ามา
มีส่วนในการกำหนดนโยบายดังกล่าวด้วย จึงคาดหมายได้ว่าผลผลิตของนโยบายการบังคับใช้กฎหมายหมวก
นิรภัยที่เหมาะสมครั้งนี้ จะส่งผลให้ผู้ใช้อรถจักรยานยนต์เคารพกฎหมายและปฏิบัติตามกฎหมายมากยิ่งขึ้น
เนื่องจากมาตรการบังคับใช้กฎหมายใหม่ที่ได้ถือว่าเป็นข้อสรุปที่ได้จากประชากรผู้เกี่ยวข้องในเขตเทศบาลนคร
ขอนแก่น เป็นการนำความต้องการพื้นฐานของผู้ใกล้ชิดกับปัญหามากำหนดเป็นนโยบาย (Bottom-Up
Approach) อย่างสมเหตุสมผล ซึ่งผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง (Stakeholders) กับการกำหนดนโยบายการบังคับใช้
กฎหมายหมวกนิรภัยนี้ประกอบด้วยกลุ่มบุคคลหลายกลุ่ม หลายบทบาท ดำรงสถานภาพแตกต่างกันออกไป
เช่น ผู้กำหนดนโยบาย ผู้มีหน้าที่นำนโยบายไปปฏิบัติ ผู้ที่จะต้องปฏิบัติตามนโยบาย กลุ่มคนในภาค
เอกชนที่แผนงานนั้นมุ่งก่อประโยชน์ รวมถึงเครือข่ายของการสื่อความหมายและกลไกควบคุมการปฏิบัติ
เหล่านี้จะเป็นตัวเชื่อมกับนโยบายที่จะนำไปใช้ให้เกิดประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายได้

ฉะนั้น ในการศึกษาระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวก
นิรภัยที่เหมาะสมในเขตเทศบาลนครขอนแก่นนั้น น่าจะมีการศึกษาความคิดเห็นของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกันนโยบาย
ดังกล่าวอยู่หลายฝ่ายหลายส่วนมาร่วมกันกำหนดนโยบาย หรือแสดงออกซึ่งความคิดเห็นต่อมาตรการบังคับ
ใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เหมาะสมด้วย อาทิเช่น 1) กลุ่มผู้บังคับใช้กฎหมาย ได้แก่ เจ้าหน้าที่ตำรวจ
จราจร ตำรวจทางหลวง และเจ้าหน้าที่ขนส่ง 2) กลุ่มผู้ถูกบังคับใช้กฎหมาย ได้แก่ ผู้ใช้รถจักรยานยนต์
(ผู้ขับขี่และผู้นั่งซ้อนท้าย) 3) กลุ่มผู้ใช้รถยนต์ 4) กลุ่มผู้ผลักดันให้มีการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย
ได้แก่ คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการคมนาคม สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด และโรงพยาบาล
ขอนแก่น เจ้าหน้าที่เทศบาลนครขอนแก่น 4) กลุ่มผู้ติดเวลาทางสังคม ได้แก่ บุคลากรที่สอนอยู่ในระดับ
มัธยมและอุดมศึกษา 5) กลุ่มเจ้าหน้าที่ในกระบวนการยุติธรรม (ผู้เชี่ยวชาญเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมาย)
ได้แก่ ทนายความ อัยการ ผู้พิพากษา ราชทัณฑ์ สถานพินิจคุ้มครองเด็กและเยาวชน และ 7) กลุ่มผู้ค้า
รถจักรยานยนต์ ซึ่งอาจถือได้ว่ามีส่วนสนับสนุนส่งเสริมให้มีการใช้หมวกนิรภัยให้มากขึ้น ฉะนั้น จึงเห็นควร
ให้ผู้เกี่ยวข้องกันนโยบายดังกล่าวเข้ามาส่วนร่วมในฐานะที่เป็นแรงหรือกลไกสำคัญในการกำหนดมาตรการ
บังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เหมาะสมในเขตเทศบาลนครขอนแก่น ที่จะบังคับใช้ในอนาคตด้วย

2.3.3 ทฤษฎีการตัดสินใจกับนโยบายสาธารณะ (Public Policy and Decision Making Theory)

สมพร เฟื่องจันทร์ (2539: 37-40) ได้ให้ความหมายของคำว่า "การตัดสินใจ" ว่าหมายถึง
การตกลงใจเลือกทางเลือกหนึ่งในบรรดาทางเลือกที่มีอยู่จำนวนหนึ่ง ดังนั้น การตัดสินใจจึงเป็นกระบวนการ
ใช้ความคิดเลือกทางเลือกหนึ่ง หรือตัดสินใจไม่กระทำในเรื่องใดเรื่องหนึ่ง ส่วน "การกำหนดนโยบาย" นั้น
กรีนวูด (Greenwood, 1965) ได้ให้ความหมายไว้ว่า หมายถึง การตัดสินใจขั้นต้นที่จะกำหนดแนวทาง
กว้าง ๆ เพื่อนำเอาไปเป็นแนวทางให้การปฏิบัติงานต่างๆ เป็นไปอย่างถูกต้องและบรรลุวัตถุประสงค์ที่กำหนด
ไว้ นักวิชาการได้แบ่งทฤษฎีการตัดสินใจ (Decision Making Theory) ได้ในหลายรูปแบบ ในที่นี้จะนำ
เสนอเพียง 3 ทฤษฎีเท่านั้น คือ

ก. ทฤษฎีแบบใช้หลักเหตุผลสมผล (Rational Decision Making Theory) ทฤษฎีนี้มุ่งที่ต้องมีความสมเหตุสมผล (Rationality) ของการตัดสินใจ และพยายามให้เกิดผลประโยชน์สูงสุด (Maximization of Outcomes) จากการเลือกใช้ทางเลือกนั้น ๆ เป็นหลัก

ข. ทฤษฎีแบบใช้หลักส่วนเพิ่ม (Incremental Decision Making Theory) ทฤษฎีนี้เป็นการเสนอเพื่อแก้จุดบกพร่องของทฤษฎีแบบใช้หลักเหตุผลสมผล ลินด์บอล์ม (Lindholm, 1980) ได้เสนอทฤษฎีนี้ขึ้นมาโดยเชื่อว่าในสภาพความเป็นจริงแล้วการตัดสินใจในการบริหารนั้น การตัดสินใจจะอยู่ในรูปขั้นตอนย่อย ๆ (Incremental Steps) เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ ไม่ใช่ก้าวกระโดด

ค. ทฤษฎีแบบใช้หลักผสมกลั่นกรอง (Mixed Scanning Decision Making Theory) เป็นการนำเอาจุดเด่นของสองทฤษฎีข้างต้นมาผสมผสานให้ได้ประโยชน์มากกว่าเดิม

สำหรับการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยขอใช้ทฤษฎีการตัดสินใจแบบหลักส่วนเพิ่ม (Incremental Decision Making Theory) เพื่อใช้ในการศึกษาความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เหมาะสมต่อไป เนื่องจากพิจารณาแล้วเห็นว่ามีความเหมาะสมสอดคล้องกับกระบวนการกำหนดนโยบายสาธารณะในสังคมไทยเป็นอย่างดี เนื่องจากพิจารณาแล้วเห็นว่ามาตรการบังคับใช้กฎหมายนิรภัยที่ใช้อยู่ในปัจจุบันยังอยู่ในเกณฑ์ดี แต่จะมีประสิทธิภาพเพิ่มมากขึ้นหากมีการใช้มาตรการเสริมต่าง ๆ เข้าไปผนวกกับมาตรการที่บังคับใช้อยู่เดิม ซึ่งมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยแบบใหม่นี้จะสามารถนำไปเขียนเป็นแบบจำลองการตัดสินใจแบบที่เป็นไดอะแกรม (Diagrammatic Model) ตามแนวคิดของ สโตคีย์ และ เซคเฮาเซอร์ (Stokey and Zeckhauser อ้างถึงใน สมพร เพื่องจันทร์: 2539) ได้ต่อไป

2.3.4 แบบจำลองของการตัดสินใจ (Decision Making Model)

สืบเนื่องมาจากกระบวนการวิจัยเชิงนโยบายตามแนวคิดของ มายัจแซค (Majchrzak, 1984) ได้กล่าวถึงการสร้างแบบจำลอง (Draw Model) ซึ่งถือว่าเป็นขั้นตอนสำคัญขั้นตอนหนึ่งของการดำเนินการวิจัยเชิงนโยบายสาธารณะ ผู้วิจัยจึงขอกล่าวถึงแบบจำลองของการตัดสินใจพอสังเขปดังนี้

สโตคีย์ และ เซคเฮาเซอร์ (Stokey and Zeckhauser อ้างถึงใน สมพร เพื่องจันทร์, 2539: 39) กล่าวว่า แบบจำลอง หมายถึง สิ่งที่เราเอาบางส่วนของสภาพความจริงในรูปแบบที่เสนอเฉพาะส่วนสำคัญมาอธิบาย โดยส่วนต่าง ๆ เหล่านี้มีความเกี่ยวพันซึ่งกันและกัน นั่นคือเราพยายามลดจำนวนของข้อมูลที่มีอยู่มากมายลงมาและเสนอเฉพาะข้อมูลที่สำคัญ ๆ เท่านั้น แบบจำลองที่ใช้อยู่ในปัจจุบันมีการจำแนกต่างกันไป ในที่นี้จะแบ่งแยกชนิดแบบจำลองเพื่อประโยชน์ในการศึกษา ดังนี้

ก. แบบจำลองกายภาพ (Physical model) เป็นแบบจำลองที่มีส่วนต่าง ๆ จำลองมาจากสภาพชีวิตจริง ๆ โดยอาจย่อส่วนลงมาจากของจริง หรือในทางตรงข้ามเราอาจขยายแบบจำลองนั้นให้ใหญ่กว่าความเป็นจริงเพื่อให้เห็นส่วนประกอบต่าง ๆ ให้ชัดเจนยิ่งขึ้น

ข. แบบจำลองที่เป็นไดอะแกรม (Diagrammatic Model) แบบจำลองชนิดนี้ก็เป็นอีกชนิดหนึ่งที่พบเห็นในชีวิตประจำวันอยู่เสมอ ๆ เช่น แผนที่ แผนภูมิ กราฟ ก็จัดเป็นแบบจำลองประเภทนี้

ด. แบบจำลองแนวความคิด (Conceptual Model) เป็นแบบจำลองที่เกิดขึ้นในใจของผู้สร้างแบบจำลองว่าจะเสนออะไรบ้าง ทั้งนี้ ประสิทธิภาพ ข้อมูล และการเตรียมการของผู้สร้างจะเป็นประเด็นสำคัญ ตัวอย่างแบบจำลองแบบนี้ก็คือ แบบจำลองระบบการเมืองที่เสนอโดย Davis Easton เป็นต้น แบบจำลองกลุ่มนี้แม้ว่าจะมีความซับซ้อนมากกว่าแบบจำลองอื่น ๆ ก็ตาม แต่ก็ยังเป็นแบบจำลองที่ใช้ประโยชน์ได้มากมาย ในแง่การศึกษานโยบายนั้นแบบจำลองแนวความคิด มีประโยชน์ต่อการศึกษาระบบนโยบายมาก

ง. แบบจำลองทางคณิตศาสตร์ (Mathematical Model) แบบจำลองชนิดนี้มีประโยชน์อย่างมากในทางวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี หรือแม้แต่ทางสังคมศาสตร์ จุดเด่นของแบบจำลองชนิดนี้อยู่ที่การใช้เพื่ออธิบายให้เป็นการทั่วไป (Generalization) สำหรับแนวความคิดต่าง ๆ และใช้แบบจำลองนี้สำหรับทุก ๆ แง่มุมของการแข่งขันหรือทุก ๆ สถานการณ์

จ. แบบจำลองด้านการใช้คอมพิวเตอร์เพื่อจำลองสถานการณ์ (Computer Simulations) เป็นอีกแบบจำลองหนึ่งที่ใช้มากขึ้นพร้อม ๆ กับการพัฒนาเทคโนโลยีด้านนี้ที่ก้าวหน้ายิ่งขึ้นไปทุกขณะ การใช้แบบจำลองนี้เห็นได้จากการสำรวจอวกาศ การทดลองด้านวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี หรือแม้แต่การใช้แบบจำลองชนิดนี้เพื่อการวางแผนพัฒนาประเทศ จึงนับว่าเป็นแบบจำลองหนึ่งที่มีประโยชน์อย่างมาก

แบบจำลองที่กล่าวมาทั้งหมดนี้มีประโยชน์ต่อการศึกษานโยบายอย่างแจ่มชัด แต่ละแบบจำลองก็จะมีจุดอ่อนหรือจุดบกพร่องในตัวมันเองพอประมาณ จุดหนึ่งที่ผู้สร้างหรือผู้ใช้แบบจำลองควรคำนึงเป็นพิเศษก็คือ ในปัญหาหรือคำสั่งในการบริหารนั้น การแบ่งแยกระหว่างปัญหาของตัวมันเองกับแบบจำลองที่ใช้เพื่อแก้ปัญหาที่มีความสำคัญมาก ปัญหาในโลกแห่งความเป็นจริงนั้นค่อนข้างจะเป็นสิ่งมีความสลับซับซ้อนและเลื้อยลาง มากกว่าที่เห็นเหมือนตัวอย่างในตารางต่าง ๆ

สำหรับการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยขอใช้แบบจำลองที่เป็นไดอะแกรม (Diagrammatic Model) เพื่อเป็นแบบจำลองในการกำหนดนโยบายเรื่องการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย เนื่องจากพิจารณาแล้วเห็นว่าเป็นแบบจำลองที่สร้างได้ง่าย มีความเป็นรูปธรรม สามารถนำไปประยุกต์ใช้เพิ่มเติมจากแบบจำลองเดิมและนำไปสู่การปฏิบัติให้เกิดผลได้ค่อนข้างชัดเจน

2.3.5 การวิจัยเชิงนโยบายสาธารณะ

มัจจแซค (Majchrzak, 1984) ได้อธิบายสรุปถึงขั้นตอนของการรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูลในการวิจัยเชิงนโยบายสาธารณะ รวม 8 ขั้นตอน ดังนี้

- 1) การคัดเลือกปัญหาสังคม (Select Social Problem)
- 2) การแยกแยะประเด็นปัญหาสาธารณะ (Identify Key Policy Issue)
- 3) การวิเคราะห์ประวัติศาสตร์ความเป็นมาของประเด็นปัญหา (Analyze Legislative History of Policy Issue)

4) การติดตามความก้าวหน้าของงานวิจัยที่ผ่านมา และความพยายามในการเปลี่ยนแปลง (Trace Progress of Previous Research and Change Efforts)

5) การได้รับแผนภูมิ หรือโครงสร้างในการตัดสินใจขององค์กร (Obtain Organizational Charts of Decision Making Bodies)

6) การสร้างแบบจำลองกระบวนการจัดทำนโยบาย (Draw Model of Policy Making Process)

7) การสัมภาษณ์ผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้อง (Interview Stakeholders)

8) การวิเคราะห์ข้อมูลข่าวสาร (Synthesize Information)

กล่าวโดยสรุป จากกระบวนการวิจัยเชิงนโยบายสาธารณะตามแนวคิดดังกล่าวข้างต้นอาจอธิบายถึงการศึกษาความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เหมาะสมในเขตเทศบาลนครขอนแก่น ในงานวิจัยครั้งนี้ ได้ดังนี้ คือ

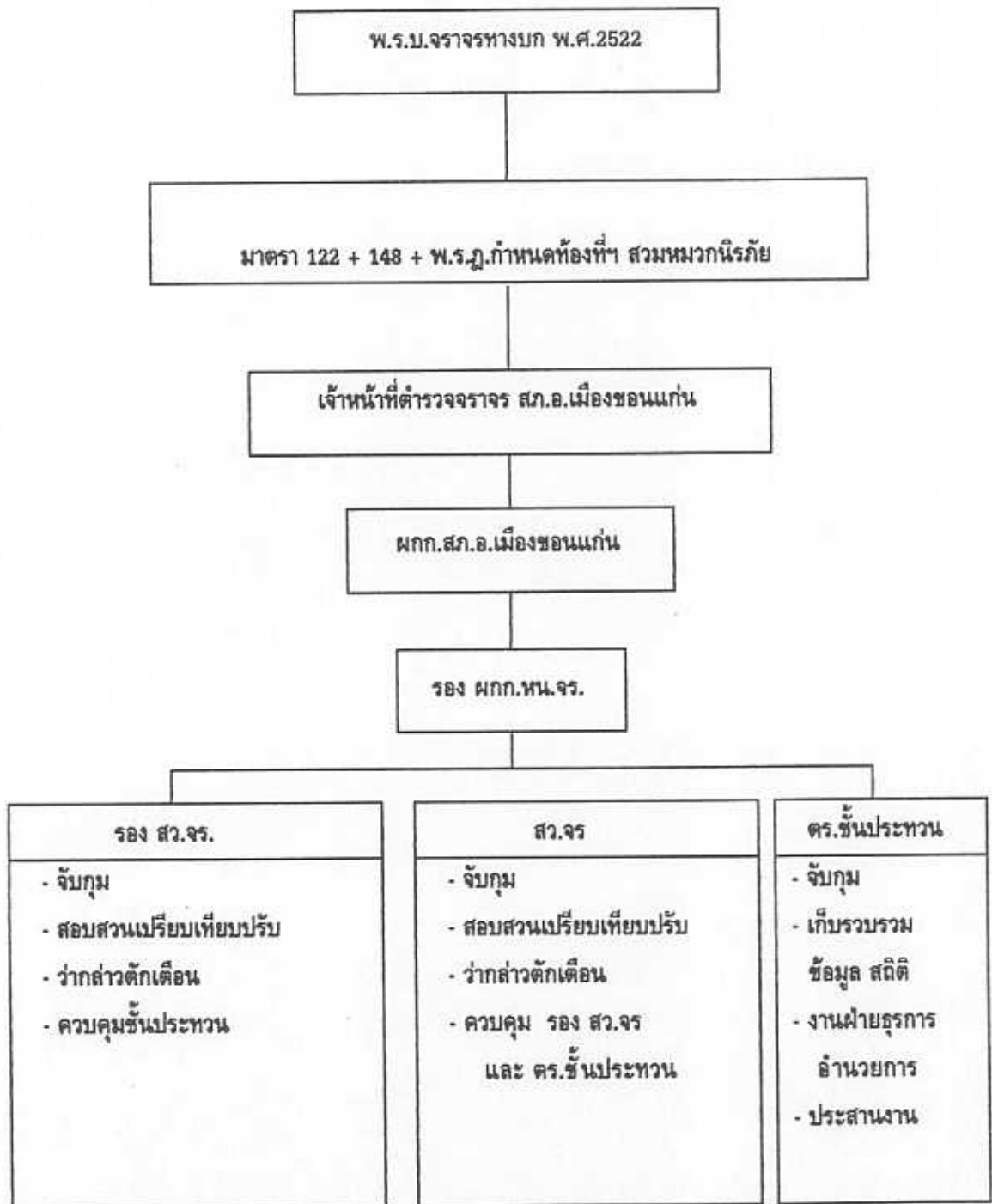
ในส่วนของการคัดเลือกปัญหาสังคม (Select Social Problem) นั้น ปัญหาเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร และกฎหมายหมวกนิรภัย ถือว่าเป็นปัญหาสังคมที่สำคัญปัญหาหนึ่งที่ถูกคัดเลือกขึ้นมากล่าววิจัยในครั้งนี้

ส่วนการแยกแยะประเด็นปัญหา (Identified Key Policy Issue) นั้นก็คือ การไม่สวมหมวกนิรภัยเมื่อใช้รถจักรยานยนต์ ซึ่งน่าจะมีสาเหตุมาจากการจัดระเบียบทางสังคม หรือการควบคุมสังคม หรือกล่าวอีกนัยหนึ่งอาจหมายถึง การที่ยังไม่มีการใช้มาตรการในการบังคับใช้ที่มีความเหมาะสม และมีประสิทธิภาพ จากการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับปัญหาการบังคับใช้กฎหมาย กฎหมายจราจร และกฎหมายหมวกนิรภัย ได้มีผู้ศึกษาไว้มากมาย ต่างก็กล่าวว่าปัญหาสำคัญเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมาย คือ ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่ใช้ในอยู่ในปัจจุบันยังไม่เหมาะสม ยังไม่มีประสิทธิภาพที่ดีพอขาดความต่อเนื่อง เด็ดขาด และความสม่ำเสมอ ดังนั้น แม้จะมีกฎหมายหมวกนิรภัยจะมีผลบังคับใช้ทั่วราชอาณาจักรเมื่อเดือนมกราคม พุทธศักราช 2539 แล้วก็ตาม แต่ผลลัพธ์ที่ออกมากลับปรากฏว่า ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ยังไม่นิยมสวมหมวกนิรภัยเมื่อใช้รถจักรยานยนต์ทั้ง ๆ ที่เป็นการฝ่าฝืนกฎหมาย แต่ก็ยังมีผู้ฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าวเป็นจำนวนมาก โดยเฉพาะในจังหวัดขอนแก่นนั้นสถิติการจับกุมสูงสุดเป็นอันดับหนึ่งของภาคอีสาน และของประเทศไทยในห้วงระยะเวลาหนึ่งปีที่ผ่านมานับตั้งแต่กฎหมายหมวกนิรภัยมีผลใช้บังคับทั่วราชอาณาจักร

ในแง่ของการวิเคราะห์ประวัติศาสตร์ความเป็นมาของการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย และกฎหมายจราจร หรือความพยายามในการเปลี่ยนแปลง (Trace Progress of Previous Research and Change Efforts) เกี่ยวกับปัญหาดังกล่าวในประเทศไทยนั้นก็พบว่า ในระยะเวลาประมาณสองทศวรรษที่ผ่านมาได้มีการศึกษาวิจัยเกี่ยวกับปัญหาการจัดการจราจร ปัญหาการบังคับใช้กฎหมายจราจร และกฎหมายหมวกนิรภัยมากมายหลายชิ้น ผลการศึกษาวิจัยส่วนมากพบว่า มีการศึกษาวิจัย และ มีข้อเสนอแนะเกี่ยวกับมาตรการบังคับใช้กฎหมายมากมายที่อาจถือได้ว่าเป็นความพยายามที่จะเปลี่ยนแปลงวิธีการจัดระเบียบทาง

สังคม หรือการควบคุมทางสังคมให้ก้าวหน้าไปในอนาคตให้ดีขึ้นกว่าเดิม มีการเสนอให้ใช้มาตรการบังคับที่เข้มงวดมากขึ้น มีมาตรการเสริมแบบต่าง ๆ ที่มีสภาพบังคับตามความหนักเบาของการกระทำผิด ทั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อควบคุมความประพฤติของผู้ใช้รถ ใช้ถนน มากมายหลายแบบ ซึ่งมาตรการเสริมต่าง ๆ ที่ค้นพบนั้นสามารถใช้เป็นตัวแปรตามในการศึกษาวิจัยเพื่อกำหนดนโยบายเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร และกฎหมายหมวกนิรภัยได้เป็นอย่างดี

สำหรับเรื่องการได้รับแผนภูมิการตัดสินใจขององค์กร (Obtain Organizational Charts of Decision Making Bodies) ที่เกี่ยวข้องกับนโยบายการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยนั้น โดยหลักแล้วถือว่าตำรวจเป็นหน่วยงานหลักในการบังคับใช้กฎหมายโดยตรง ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ถือว่าเป็นผู้ที่ได้รับผลกระทบจากการบังคับใช้กฎหมายดังกล่าว ส่วนหน่วยงานอื่น ๆ หากจะเข้ามามีส่วนเกี่ยวข้องกับนโยบายดังกล่าวก็จะเข้ามาเกี่ยวข้อง (Concerning) ในฐานะผู้ผลักดันให้มีการใช้กฎหมายดังกล่าวเท่านั้น ดังจะเห็นได้จากแผนภูมิการตัดสินใจขององค์กร ปรากฏตามแผนภูมิที่ 3 ดังนี้



แผนภูมิที่ 3 แผนภูมิ (Flow Charts) ที่เกี่ยวข้องกับปฏิบัติหน้าที่ในสายงานจราจร

ส่วนการเสนอ หรือ การสร้างแบบจำลองในการจัดทำนโยบาย (Draw Model of Policy Making Process) นั้น อาจกล่าวได้ว่า แบบจำลองในการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เหมาะสม นั้น อาจนำมาตรการบังคับใช้กฎหมายจราจรในปัจจุบัน (Current Model) และมาตรการที่จะเสนอให้บังคับใช้ในอนาคต (Proposed Model) มาศึกษาเปรียบเทียบกัน เพื่อวิเคราะห์หาข้อดี ข้อด้อย ของมาตรการทั้งสองแบบ จากนั้นจึงคัดเลือกมาตรการที่คิดว่าน่าจะมีความเหมาะสมในการบังคับใช้ตามความต้องการของผู้มีส่วนเกี่ยวข้องกันนโยบาย โดยมาตรการทั้งสองแบบจะมีการบังคับใช้กฎหมาย แบ่งออกเป็น 2 ส่วนคือ แบบเป็นทางการ ซึ่งประกอบไปด้วย การว่ากล่าวตักเตือน และการจับกุมเปรียบเทียบปรับตามกฎหมาย และ แบบไม่เป็นทางการ ซึ่งประกอบไปด้วย การรณรงค์ประชาสัมพันธ์ การให้ความรู้ด้านกฎหมาย ซึ่งการบังคับใช้กฎหมายทั้งสองรูปแบบในปัจจุบันก็ยังไม่มีการบังคับใช้อย่างเต็มที่ อันจะก่อให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด ส่วนแบบจำลองการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เหมาะสมในอนาคตนั้น ในภาพรวมยังคงเค้าโครงแบบจำลองการบังคับใช้เดิมไว้ เพียงแต่เพิ่มเติมข้อค้นพบ (Finding) ต่าง ๆ ที่ได้จากการวิจัยเพิ่มเติมเข้าไป โดยใช้ทฤษฎีการตัดสินใจแบบหลักส่วนเพิ่ม (Incremental Decision Process Theory) เข้าไปเท่านั้น

สำหรับการสัมภาษณ์ผู้มีส่วนเกี่ยวข้อง กับการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยนั้น ผู้วิจัยได้สัมภาษณ์กลุ่มคนหลายประเภท (รวม 7 ประเภท คือ ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ผู้ใช้รถยนต์ ผู้มีหน้าที่บังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย ผู้ผลักดันให้มีการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย บุคลากรในกระบวนการยุติธรรม บุคลากรในสถานศึกษา และผู้ตำรวจจักรยานยนต์) ทั้งนี้เพื่อเป็นการระดมความคิดเห็น และนำไปกำหนดเป็นกรอบแนวคิดในการศึกษา ตลอดจนเป็นแนวทางในการเสนอแบบจำลองการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เหมาะสมในอนาคตต่อไป ซึ่งผู้วิจัยได้กำหนดประเด็นสัมภาษณ์ (Interview Guide) ไว้ดังนี้ คือ

- ก. ความจำเป็นของการมีกฎหมายหมวกนิรภัยในปัจจุบัน
- ข. การสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลนครขอนแก่น
- ค. การกวดขันจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายหมวกนิรภัย ของตำรวจจราจรในเขตเทศบาลนครขอนแก่น
- ง. ความเหมาะสมของโทษ ที่บังคับใช้กับผู้กระทำความผิดกฎหมายหมวกนิรภัยในปัจจุบัน
- จ. สาเหตุที่จังหวัดขอนแก่น มีสถิติการจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายหมวกนิรภัย สูงที่สุดในประเทศ และของภาคอีสาน
- ฉ. แนวโน้มการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ และสภาพการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยของตำรวจจราจร ในเขตเทศบาลนครขอนแก่นในอนาคต
- ช. มาตรการทางกฎหมาย รวมทั้งรูปแบบการบังคับใช้อื่น ๆ ที่คิดว่ามีความเหมาะสม เพื่อควบคุมความประพฤติของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ให้ปฏิบัติตามกฎหมายหมวกนิรภัยมากขึ้น
- ซ. ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการกำหนดรูปแบบ หรือมาตรการบังคับใช้กฎหมาย หรือ สภาพบังคับต่าง ๆ เกี่ยวกับกฎหมายจราจร และกฎหมายหมวกนิรภัย

ฉ. หน่วยงานหรือองค์กรที่น่าจะมีบทบาท หน้าที่ ช่วยเหลือเจ้าหน้าที่ตำรวจในการส่งเสริมให้ประชาชน หรือผู้ใช้รถจักรยานยนต์เคารพกฎหมายหมวกนิรภัยในปัจจุบัน และในอนาคต

ส่วนการวิเคราะห์ข้อมูลข่าวสารเพื่อหาข้อสรุปนั้น เนื่องจากการศึกษาคั้งมีการศึกษาทบทวนทั้งข้อมูลปฐมภูมิและข้อมูลทุติยภูมิ มีการทบทวนเอกสารงานวิจัยที่เกี่ยวข้องประมาณ 20 ฉบับ มีการสัมภาษณ์กลุ่มผู้มีส่วนเกี่ยวข้องหลายกลุ่ม มีการติดตามข้อมูลข่าวสารซึ่งเป็นสถานการณ์ปัญหาเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร และกฎหมายหมวกนิรภัยในปัจจุบันไว้อย่างจำนวนมาก ผลการศึกษาพอจะวิเคราะห์ได้ข้อสรุปเบื้องต้นการกำหนดนโยบายเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยแล้ว (Documentary Research) แต่เพื่อต้องการพิสูจน์สมมติฐาน และทดสอบความสัมพันธ์ของตัวแปรอิสระและตัวแปรตามบางตัว เพื่อเพิ่มความมั่นใจในการศึกษาและนำผลที่ได้ไปกำหนดนโยบายเพื่อบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยในอนาคต ให้มีความมั่นคง และมีความเชื่อถือมากยิ่งขึ้น ผู้วิจัยจึงประยุกต์ใช้ระเบียบวิธีวิจัยทางสังคมศาสตร์ (Applied Social Science Research) มาผนวกเพิ่มเติมเข้าไปเพื่อความสมบูรณ์ในงานวิจัยอีกชั้นหนึ่ง เพื่อเป็นพื้นฐานในการตัดสินใจในการกำหนดนโยบายในการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เหมาะสมในเขตเทศบาลนครขอนแก่นในอนาคตต่อไป ซึ่งจากการวิเคราะห์ข้อมูลต่าง ๆ โดยใช้องค์ความรู้ด้านสังคมวิทยา การพัฒนา และองค์ความรู้ในด้านการจัดการนโยบายสาธารณะ ดังกล่าวแล้วข้างต้น อาจสร้างแบบจำลองการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบันในเชิงองค์รวม ตามแนวคิดของ มาร์ชแซค ได้ดังปรากฏรายละเอียดตามแผนภูมิที่ 4 ดังนี้

2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้อง อาจจัดกลุ่มงานวิจัยได้ออกเป็น 2 กลุ่ม คือ

กลุ่มที่ 1 งานวิจัยเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมาย ประกอบด้วย

2.4.1 การดำเนินคดีความผิดเล็กน้อย วิทยานิพนธ์หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (อิทธิ มุสิกะพงษ์, 2534)

อิทธิ มุสิกะพงษ์ (2534) วิจัยพบว่า แนวทางการดำเนินคดีความผิดเล็กน้อยตามกฎหมายไทยถือว่า ความผิดเล็กน้อยเป็นส่วนหนึ่งของความผิดอาญา และให้วิธีพิจารณาโดยรวบรัดในศาลและวิธีการระงับคดีในชั้นเจ้าพนักงานควบคุมกันไป อย่างไรก็ตาม วิธีพิจารณาในชั้นเจ้าพนักงาน คือ การเปรียบเทียบปรับตามกฎหมายไทยนั้น ให้ดุลยพินิจแก่เจ้าพนักงานอย่างกว้างขวางซึ่งอาจเป็นการเปิดโอกาสให้มีการใช้อำนาจโดยมิชอบขึ้นได้ จึงสมควรที่จะจำกัดขอบเขตการใช้ดุลยพินิจของเจ้าพนักงานในเรื่องนี้ให้แคบลง และปรับปรุงวิธีพิจารณาโดยรวบรัดในศาลให้มีความสะดวกรวดเร็วขึ้น โดยอาจนำวิธีการออกคำสั่งลงโทษซึ่งใช้อยู่ในประเทศที่ใช้ระบบกฎหมายซีวิลลอว์ในปัจจุบัน มาเป็นแนวทางในการเพิ่มเติมวิธีพิจารณาคดีความผิดเล็กน้อยที่มีโทษปรับสถานเดียว หรือโทษจำคุกกระยะสั้น ๆ โดยเฉพาะขึ้นเพื่อรองรับในเรื่องนี้ต่อไป

2.4.2 มาตรการทางกฎหมายต่อการบังคับใช้เข็มขัดนิรภัย ตามทัศนะของผู้ขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาเอกบริหารกฎหมายการแพทย์และสาธารณสุข มหาวิทยาลัยมหิดล (สงครามชัย ลีทองดี, 2537)

สงครามชัย ลีทองดี (2537) วิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 69.5 หรือประมาณ 2 ใน 3 ของกลุ่มตัวอย่าง มีความคิดเห็นว่า การใช้มาตรการทางกฎหมายดังกล่าวมีความจำเป็น หากมีการออกกฎหมายมาใช้บังคับ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ร้อยละ 83.3 ยอมรับที่ปฏิบัติตาม และเห็นด้วยที่จะให้กฎหมายเข็มขัดนิรภัยเป็นส่วนหนึ่งของกฎหมายจราจร และยังพบว่าโทษที่เหมาะสมที่สุดที่ควรกำหนด หากมีการฝ่าฝืนไม่ใช้เข็มขัดนิรภัยในขณะขับขี่และโดยสารรถยนต์ คือ การปรับไม่เกิน 500 บาท และควรมีกฎกำหนดให้เข็มขัดนิรภัยเป็นอุปกรณ์ส่วนหนึ่งของรถยนต์ด้วย ในขณะเดียวกันรัฐบาลต้องดำเนินการรณรงค์และประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนได้ตระหนักและเห็นความสำคัญของการใช้เข็มขัดนิรภัยควบคู่ไปกับการใช้มาตรการทางกฎหมายด้วย

2.4.3 มาตรการทางกฎหมายเพื่อควบคุมการค้าเฉพาะราย วิทยานิพนธ์หลักสูตรนิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (วาสนา เวชกุลศิลป์, 2538)

วาสนา เวชกุลศิลป์ (2538) วิจัยพบว่า มาตรการทางกฎหมายที่สามารถนำมาปรับใช้กับพฤติกรรมการค้าเฉพาะรายนั้น ไม่มีประสิทธิภาพในการแก้ไขปัญหาที่เกิดขึ้น เพราะกฎหมายมีข้อบกพร่องมากมาย ผู้วิจัยจึงได้ให้ข้อเสนอแนะ คือ 1) ควรเปลี่ยนแนวทางของมาตรการทางกฎหมายให้เหมาะสมกับระบบการจัดจำหน่ายสินค้าของไทยที่มีการค้าเฉพาะรายที่เกิดขึ้น 2) จะต้องกำหนดความหมายของถ้อยคำในกฎหมายอย่างชัดเจน เพื่อเป็นประโยชน์ต่อการตีความบังคับใช้กฎหมายอย่างเป็นมาตรฐาน อันจะทำให้ผู้ที่

อยู่ภายใต้กฎหมายได้รับความยุติธรรมอย่างเท่าเทียมกัน 3) เพิ่มสภาพบังคับทางกฎหมายเพื่อให้ผู้ประกอบการธุรกิจไม่กล้าเสี่ยงที่จะกระทำผิดตามบทบัญญัติของกฎหมาย

2.4.4 มาตรการเสริมในทางอาญา วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต คณะนิติศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (วาทิน หนูเกื้อ, 2538)

วาทิน หนูเกื้อ (2538) วิจัยพบว่า ในประเทศเยอรมันนี มีอยู่สองลักษณะ คือ การสูญเสียสิทธิในฐานะเป็นพลเมืองของรัฐและการโฆษณาคำพิพากษา ส่วนประเทศฝรั่งเศส มีเฉพาะการโฆษณาคำพิพากษา เพื่อเยี่ยวยาความเสียหายซึ่งอยู่ในดุลยพินิจของศาลและผู้เสียหายร้องขอ ในกลุ่มประเทศคอมมอนลอว์ ได้แก่ การโฆษณาคำพิพากษาเพื่อประกาศความผิดของจำเลยและแก้ไขความเสียหายที่เกิดขึ้นจากการกระทำผิด มีสถานะเป็นมาตรการเสริมโทษปรับในการแก้ไขความผิดที่ผู้กระทำส่วนใหญ่เป็นนิติบุคคล ส่วนในประเทศไทย มาตรการเสริมทางอาญา มีอยู่ 3 ลักษณะ คือ การลดสิทธิผู้กระทำผิดในบางโอกาส การให้ยึดและทำลายวัตถุหรือส่วนของวัตถุที่มีข้อความหมิ่นประมาท และการให้โฆษณาคำพิพากษาดังนั้น มาตรการเสริมทางอาญา เป็นมาตรการพิเศษจึงมีวิธีการบังคับใช้แตกต่างไปจากโทษทางอาญาและวิธีการเพื่อความปลอดภัย แต่ก็อยู่ภายใต้หลักกฎหมายอาญาไม่มีผลย้อนหลัง ผู้วิจัยเห็นว่า มาตรการเสริมในทางอาญา มีประโยชน์อย่างมากต่อการคุ้มครองสังคมและเยี่ยวยาผู้เสียหาย โดยไม่เป็นอุปสรรคต่อการกลับคืนสู่สังคมปกติของผู้กระทำผิด

2.4.5 การใช้ดุลยพินิจของเจ้าพนักงานในการปรับตามพระราชบัญญัติจรรยาทงบก พ.ศ. 2522 วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต ภาควิชานิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (อานนท์ วิบูลย์สวัสดิ์, 2539)

อานนท์ วิบูลย์สวัสดิ์ (2539) วิจัยพบว่า การใช้ดุลยพินิจของเจ้าพนักงานในการปรับตาม พ.ร.บ. จรรยาทงบก พ.ศ. 2522 ขาดหลักเกณฑ์ที่แน่นอน ไม่เหมาะสม ทำให้เกิดความลักลั่น และนำไปสู่การเลือกปฏิบัติของเจ้าพนักงานได้ ผู้วิจัยจึงได้เสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงแก้ปัญหาคำสั่งปรับของเจ้าพนักงาน ตลอดจนมาตรการที่นำมาประกอบการกระทำผิดตาม พ.ร.บ.จรรยาทงบก พ.ศ.2522 ในการลงโทษปรับให้มีความชัดเจนและสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของกฎหมายในการลงโทษ

กลุ่มที่ 2 งานวิจัยเกี่ยวกับการกำหนดนโยบายสาธารณะเกี่ยวกับบังคับใช้กฎหมาย ประกอบด้วย

2.4.6 อาชญากรรมพื้นบ้าน : การฝ่าฝืนกฎหมายจราจร วิทยานิพนธ์ปริญญาสังคมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาอาชญาวิทยาและงานยุติธรรม มหาวิทยาลัยมหิดล (ศราวุฒิ พันธ์ขาว, 2522)

ศราวุฒิ พันธ์ขาว (2522) วิจัยพบว่า มีผู้ขับที่กระทำผิดกฎหมายจราจรมากที่สุด โดยเฉพาะการฝ่าฝืนด้วยการขับเคลื่อนมีมากถึงร้อยละ 99 ส่วนการฝ่าฝืนด้วยการจอดรถก็มีมากเช่นเดียวกัน ผู้วิจัยได้ให้ข้อเสนอแนะในทางปฏิบัติ คือ 1) กฎหมายจราจรทงบกที่ใช้อยู่ในปัจจุบันควรได้รับการแก้ไข มีผู้ให้ความเห็นมากถึงร้อยละ 88 และควรแก้ไขโดยการให้เจ้าหน้าที่ที่มีอยู่แล้ว เข้มงวดกวาดขันจับกุมผู้กระทำผิดให้มากขึ้น พร้อมทั้งปรับปรุงกฎหมายจราจรให้รัดกุม เพราะกฎหมายมีช่องโหว่ มักเป็นช่องทางที่อาจทำให้เจ้าหน้าที่หรือผู้กระทำผิดหลีกเลี่ยงกฎหมายได้ 2) ประชาชนผู้ใช้ถนน ร้อยละ 43 มีความรู้สึกว่าเจ้าหน้าที่

ละเลยไม่กวาดค้นจับกุมผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร ควรปรับปรุงแก้ไขสมรรถภาพของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร ให้ดีขึ้น 3) ควรมีมาตรการกวาดค้นการบังคับใช้กฎหมาย โดยควรกำหนดให้ขั้วชัยวดยานมีแตรคนละ 10 แตร และหากกระทำความผิดจราจรก็จะถูกหักแตรตามความรุนแรงของข้อหา หากถูกหักแตรจนครบหมดแล้ว ก็จะต้องเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ และไม่สมควรให้ขับรถต่อไป

2.4.7 ปัจจัยที่มีผลต่อลักษณะการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจ : ศึกษาเฉพาะ กรณีเจ้าหน้าที่ตำรวจสายตรวจในสถานีตำรวจนครบาล กองบัญชาการตำรวจนครบาล วิทยานิพนธ์หลักสูตร สังคมสงเคราะห์ศาสตรมหาบัณฑิต คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (อดิศักดิ์ อามานันท์, 2525)

อดิศักดิ์ อามานันท์ (2525) วิจัยพบว่า เจ้าหน้าที่สายตรวจมีอายุค่อนข้างน้อย มีวุฒิการศึกษาอยู่ในระดับต่ำ งานที่รับผิดชอบมีขอบเขตกว้างขวางเกินกว่าเจ้าหน้าที่ที่มีพื้นฐานการศึกษา เงินเดือนจะปฏิบัติได้อย่างดี ปัญหาและอุปสรรคที่พบมากคือ อุปกรณ์ เครื่องมือ เครื่องใช้ ยานพาหนะต่าง ๆ ปัญหาผู้มีอิทธิพลขึ้นเหนือการทำงาน อัตราค่าลงพลไม่สมดุลย์กับงาน ความชัดเจนของนโยบาย การประสานงาน ความร่วมมือของประชาชน และแรงจูงใจในการปฏิบัติงาน ปัญหาด้านระเบียบ กฎหมาย ข้อบังคับต่าง ๆ ทำให้เกิดความล่าช้าในการปฏิบัติงาน, การปฏิบัติงานระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจชั้นประทวนและสัญญาบัตร แตกต่างกัน คือ เจ้าหน้าที่ตำรวจชั้นประทวนจะจับกุมผู้กระทำความผิดส่งพนักงานสอบสวนดำเนินคดี แต่เจ้าหน้าที่ตำรวจชั้นสัญญาบัตร จะพิจารณาเรื่องราวแต่ละกรณี การบังคับใช้กฎหมายแตกต่างกัน เนื่องจากพื้นฐานความรู้ ทักษะ ยศ และตำแหน่งต่างกัน ผู้วิจัยได้ให้ข้อเสนอแนะว่า ควรปรับปรุงโครงสร้างกรมตำรวจ ควรกระจายอำนาจการบริหารงานลงสู่ระดับล่างเพื่อทำงานให้ใกล้ชิดประชาชนมากที่สุด ควรกำหนดนโยบาย และวัตถุประสงค์ให้ชัดเจนเป็นมาตรฐานเดียวกันและยึดถือเป็นนโยบายหลักร่วมกัน เป็นต้น

2.4.8 อุบัติเหตุการจราจรบนถนนลาดพร้าว การศึกษาสำรวจประชาชนผู้ใช้ถนน และการบังคับใช้กฎหมายจราจร รายงานการสัมมนาอุบัติเหตุจราจร คณะรัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์

ประชัย เปี่ยมสมบูรณ์ (2526) วิจัยสรุปได้ พบว่า มาตรการที่จะใช้เพื่อการพัฒนาผู้ใช้รถใช้ถนนควรเริ่มจากการให้การศึกษาสาธารณะเกี่ยวกับการจราจรแก่ประชาชนโดยทั่วไปในลักษณะปลูกฝังสำหรับเด็ก เยาวชน และเร้าใจสำหรับผู้ใหญ่ จากนั้นจึงดำเนินการตามด้วยมาตรการบังคับใช้กฎหมายที่เหมาะสม และควรเสริมด้วยมาตรการลงโทษต่อนักการผิดกฎหมายเฉพาะรายแก่ผู้ละเมิดกฎจราจร ในการประการสุดท้าย การเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่อาจเป็นมาตรการท้ายสุด เมื่อมาตรการอื่นๆ ประสบความสำเร็จ การแก้ปัญหาการจราจรและอุบัติเหตุการจราจรบางประการจึงอาจต้องดำเนินการครอบคลุมทั้งระบบ ในส่วนข้อเสนอแนะงานวิจัยฉบับนี้ได้เสนอไว้ว่า 1) ควรมีการประสานการปฏิบัติของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจรเพื่อไม่ให้เกิดความสับสนในการปฏิบัติ 2) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องเกี่ยวกับการควบคุมการจราจร ควรริเริ่มให้มีการรณรงค์เพื่อส่งเสริมความสะอาดและปลอดภัยในการจราจรโดยมุ่งให้การศึกษาสาธารณะ และจูงใจให้ประชาชนเคารพกฎจราจร พร้อมทั้งมีมาตรการบังคับใช้กฎหมายที่เหมาะสม เพื่อเป็นการช่วยเหลือ

ยับยั้งผู้ที่มีแนวโน้มจะละเมิดกฎจราจร บทบาทของเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรจึงไม่ควรมุ่งเฉพาะการจัดการจราจรเท่านั้น แต่ควรให้ความสำคัญต่อการบังคับใช้กฎหมายเป็นภารกิจหลักด้วย 3) ควรดำเนินการจัดเก็บสถิติการกระทำผิดอย่างเป็นระบบ แยกเป็นหมวดหมู่ ให้เป็นมาตรฐานเดียวกันเพื่อประโยชน์ในการวางแผนและประสานงานเพื่อป้องกันอุบัติเหตุการจราจรในลักษณะเดียวกันที่อาจเกิดขึ้นได้ต่อไปในอนาคต 4) ควรมีการชักจูงใจให้ประชาชนเข้ามาส่วนร่วมในการจัดระเบียบการจราจร และเป็นหูเป็นตาสอดส่องรายงานการฝ่าฝืนกฎจราจรต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจร โดยจัดแรงจูงใจในโครงการ "อาสาสมัครจราจร" ขึ้น เพื่อให้ประชาชนมีส่วนรับผิดชอบในการจับกุมหรือแจ้งเหตุให้เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรทราบ 5) เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรควรมุ่งเน้นการบังคับใช้กฎหมายจราจร เพื่อรักษาความเป็นระเบียบเรียบร้อยด้วยการว่ากล่าวตักเตือน หรือลงโทษแก่ผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร ตามบทบัญญัติของกฎหมายโดยเข้มงวดต่อไป

2.4.9 การยอมรับการใช้หมวดนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร วิทยานิพนธ์หลักสูตรสาขาสิ่งแวดล้อม คณะสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล (วิลาสินี วงศ์ประเสริฐ, 2529)

วิลาสินี วงศ์ประเสริฐ (2529) วิจัยพบว่า ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการยอมรับการใช้หมวดนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ คือ อายุ อาชีพ รายได้ ประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุบนถนน ความถี่ในการใช้รถจักรยานยนต์ต่อสัปดาห์ การรับข่าวสารเกี่ยวกับประโยชน์ของหมวดนิรภัย ความคิดเห็นต่อหมวดนิรภัย และความทันสมัย โดยมีความสัมพันธ์ต่อการยอมรับการใช้หมวดนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และยังพบว่าปัญหาการใช้หมวดนิรภัยบางประการ ได้แก่ ความร้อน ความรำคาญ มองเห็นไม่ชัดเจน หนักศีรษะ ไม่ได้ยินเสียงจากภายนอก การเพิ่มรายจ่าย และราคาแพง มีความสัมพันธ์กับการยอมรับการใช้หมวดนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ผู้วิจัยได้ให้ข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยจะต้องให้ความรู้แก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อให้เกิดความรู้ ความตระหนักในการใช้รถใช้ถนน รู้จักป้องกันตนเอง โดยจะต้องประชาสัมพันธ์ผ่านสื่อต่างๆ เช่น สื่อมวลชน สิ่งพิมพ์ของทางราชการ และหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง จะต้องสนับสนุนให้มีการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวดจริงจัง และต่อเนื่อง

2.4.10 ประสิทธิภาพของการจัดโปรแกรมสุขศึกษา เรื่องการป้องกันการกระแทกกระเทือนทางสมอง เมื่อเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์โดยการสวมหมวดนิรภัยให้แก่ นักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคสิงห์บุรี วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (สาธารณสุขศาสตร์) ภาควิชาสุขศึกษา คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล (ชูศรี ประกอบกุล, 2531)

ชูศรี ประกอบกุล (2531) วิจัยพบว่า ภายหลังการทดลอง 1) กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยหมวดความรู้เรื่องการป้องกันอุบัติเหตุภัยรถจักรยานยนต์ สูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001 2) กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยทัศนคติต่อการสวมหมวดนิรภัยสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 3) กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยความตั้งใจที่จะสวมหมวดนิรภัยสูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 4) กลุ่มทดลองมีคะแนนเฉลี่ยการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุภัยรถจักรยานยนต์สูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001 5) จำนวนนักศึกษา

กลุ่มทดลองที่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขึ้นขี่รถจักรยานยนต์ไม่เพิ่มขึ้น จะเพิ่มขึ้นเฉพาะการขึ้นขี่ระยะทางไกล (เกิน 5 กิโลเมตร) หลังจากกลับจากวิทยาลัยและในวันหยุดเท่านั้น ในการขึ้นขี่ในกรณีนี้ นั่น อัตราการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขึ้นขี่ของกลุ่มทดลองเพิ่มมากกว่าของกลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

2.4.11 การยอมรับการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร วิทยานิพนธ์ปริญญา สังคมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาสังคมศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล (วีระ เกษะรักษ์, 2535)

วีระ เกษะรักษ์ (2535) ศึกษาการยอมรับต่อการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร จำนวน 500 ราย พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีการศึกษา อาชีพ การได้รับข่าวสาร ความทันสมัย และการเห็นด้วยกับการใช้เข็มขัดนิรภัยแตกต่างกัน มีการยอมรับการใช้เข็มขัดนิรภัยแตกต่างกัน และยังพบว่า ความถี่ในการใช้รถต่อสัปดาห์ มีความสัมพันธ์เชิงลบต่อการยอมรับการใช้เข็มขัดนิรภัย ส่วนอายุ รายได้ และประสบการณ์อุบัติเหตุบนถนน มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับ การยอมรับการใช้เข็มขัดนิรภัย

2.4.12 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ วิทยานิพนธ์ปริญญา สังคมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาสังคมสงเคราะห์ศาสตร์การแพทย์และสาธารณสุข บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล (สุจิตรา ทัดเที่ยง, 2535)

สุจิตรา ทัดเที่ยง (2535) วิจัยพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัยอยู่ในระดับสูง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัยได้แก่ทัศนคติต่อการสวมหมวกนิรภัย ประสบการณ์การสวมหมวกนิรภัย จำนวนครั้งของการได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ การเป็นเจ้าของหมวกนิรภัย สถานภาพสมรส ระยะทางที่ขับขี่ รายได้ ราคารถจักรยานยนต์ และราคาหมวกนิรภัย โดยมีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

2.4.13 โครงการหมวกกันน็อค 100 % โรงพยาบาลศูนย์ขอนแก่น (จรัส ตฤณวุฒิพงษ์ และคณะ, 2536)

จรัส ตฤณวุฒิพงษ์ และคณะ (2536) วิจัยพบว่า 1) อัตราการสวมหมวกกันน็อคของเจ้าหน้าที่โรงพยาบาลขอนแก่น เพิ่มขึ้นจาก ร้อยละ 18.1 เป็น ร้อยละ 87.6 สำหรับผู้ขับขี่ และ ร้อยละ 5.5 เป็นร้อยละ 18.8 สำหรับผู้ซ้อนท้าย 2) ประชาชนในเขตเทศบาลเมืองขอนแก่น มีการสวมหมวกกันน็อคขณะขึ้นขี่รถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น จากร้อยละ 12.2 เป็นร้อยละ 16.1 และผู้ซ้อนท้ายเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 5.5 เป็นร้อยละ 6.2 3) ผลการเปรียบเทียบ อัตราการใช้หมวกของเจ้าหน้าที่โรงพยาบาล และประชาชนในเขตเทศบาลเมืองขอนแก่น ก่อนการรณรงค์และหลังการรณรงค์ โดยใช้สถิติวิธีวิเคราะห์แบบ Chi-Square และ Two Population Proportion ปรากฏว่า เจ้าหน้าที่โรงพยาบาลและประชาชนในเขตเทศบาลเมืองขอนแก่น มีอัตราการใช้หมวกกันน็อคเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

2.4.14 ทศนะบุคลากรที่เกี่ยวข้องต่อการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย : ศึกษาเฉพาะกรณีเขต อำเภอเมือง จังหวัดภูเก็ต วิทยานิพนธ์ปริญญาสังคมสงเคราะห์ศาสตรมหาบัณฑิต คณะสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (มณีทิพย์ วีระรัตน์มณี, 2536)

มณีทิพย์ วีระรัตน์มณี (2536) วิจัยพบว่า 1) กลุ่มเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการ เป็นกลุ่มที่มีความรู้เกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ มีความคิดเห็นที่ดีต่อมาตรการแก้ไขปัญา และมีความเห็นด้วยต่อการบังคับใช้หมวกนิรภัยมากกว่า กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วไป และ กลุ่มผู้ประสบเหตุ 2) กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั่วไป และกลุ่มผู้ประสบเหตุ มีความไม่แน่ใจในการแสดงความคิดเห็นต่อการบังคับใช้หมวกนิรภัย 3) จากการทดสอบทางสถิติพบว่า กลุ่มศึกษาทั้ง 3 กลุ่มมีความรู้เกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ที่ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับ 0.05 ส่วนด้านทัศนคติต่อแนวทางแก้ไขอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์พบว่ามีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับ 0.0009 และสำหรับทัศนคติต่อการบังคับใช้หมวกนิรภัย พบว่ามีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ณ ระดับ 0.0001 ผลการวิจัย พบว่า ประชากรส่วนใหญ่ ร้อยละ 46.3 ไม่นิยมสวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 36.3 สวมหมวกนิรภัยในบางโอกาส และ ร้อยละ 15.4 สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่ และผู้วิจัยได้เสนอมาตรการดังนี้คือ น่าจะมีกลวิธีที่ทำให้ประชาชนทั่วไปได้ทราบถึงผลกระทบของการเกิดอุบัติเหตุอย่างต่อเนื่องเช่นเดียวกับกลุ่มเจ้าหน้าที่ปฏิบัติการ มีการณรงค์ให้มีการสอบรับใบอนุญาตขับขี่และตรวจตราผู้ที่ขับรถจักรยานยนต์ให้มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างเข้มงวด ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนกลุ่มใหญ่ ๆ ทราบถึงประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัย ให้คำแนะนำเกี่ยวกับอุบัติเหตุและการให้สุศึกษาเพื่อการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมขับขี่แก่กลุ่มผู้ประสบเหตุในระหว่างเข้ารับการรักษาด่วนในโรงพยาบาล จะทำให้เกิดความเข้าใจต่อปัญหาได้ดียิ่งขึ้น ขยายพื้นที่การศึกษาวิจัยไปยังกลุ่มประชากรที่อยู่นอกเมืองเพื่อขยายขอบเขตการวิจัย

2.4.15 การศึกษาความรู้และเจตคติต่อหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดระยอง นิพนธ์ต้นฉบับ (วิบูลย์ สุพุทธิธาดา, ถนอมขวัญ คำป่าน และชนาพร พรหมเวช, 2536)

วิบูลย์ สุพุทธิธาดา ถนอมขวัญ คำป่าน และชนาพร พรหมเวช (2537:9-17) ได้สรุปผลการวิจัยว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดระยองมีความรู้และเจตคติที่ดีพอใช้ต่อการใช้หมวกนิรภัย แต่ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่ยังไม่ยอมใส่หมวกนิรภัย จึงให้ข้อเสนอแนะว่า 1) ควรจัดให้มีการอบรมเจ้าของร้าน พนักงานขายรถจักรยานยนต์ ให้มีความรู้และมีเจตคติที่ดีต่อหมวกนิรภัย เพื่อแนะนำให้ความรู้แก่ผู้ที่ซื้อรถจักรยานยนต์ได้อย่างถูกต้องและมีประสิทธิภาพ และควรมีการแถมหมวกนิรภัยเมื่อซื้อรถจักรยานยนต์ 2) ควรจัดโครงการรณรงค์การใช้หมวกนิรภัยในระดับหมู่บ้าน โดยฝ่ายปกครองและฝ่ายตำรวจจัดร่วมกับคณะกรรมการหมู่บ้าน 3) ควรให้ข้าราชการเป็นผู้นำในการรณรงค์การใช้หมวกนิรภัย เนื่องจากมีความรู้และเจตคติต่อการใช้หมวกนิรภัยดีกว่าประชาชน 4) ควรจัดสัปดาห์รณรงค์เกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย เพื่อให้ให้นักเรียน นักศึกษาใส่หมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่ เพื่อเป็นตัวอย่างที่ดีแก่ พ่อ แม่ และญาติพี่น้อง 5) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการออกใบอนุญาตขับขี่ ควรทวนซักและเน้นความรู้เรื่องหมวกนิรภัยนอกเหนือจากกฎจราจรที่ควรทราบด้วย

2.4.16 ปัจจัยที่ก่อให้เกิดปัญหาในการปฏิบัติงานของตำรวจจราจรในเขตเทศบาลของจังหวัดขอนแก่น อุตรธานี และนครราชสีมา วิทยานิพนธ์ปริญญาศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาบริหารการศึกษา คณะศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยขอนแก่น (ถวัลย์ สุทธาวรรัตน์, 2537)

ถวัลย์ สุทธาวรรัตน์ (2537) วิจัยพบว่า ปัจจัยที่ก่อให้เกิดปัญหาจราจรอยู่ในระดับมาก ได้แก่ 1) ผู้ใช้ทาง ใช้รถ ใช้ถนน ไม่มีวินัย ไม่เอื้ออาทรซึ่งกันและกัน ขาดความระมัดระวัง และใช้รถด้วยความประมาท 2) เจ้าหน้าที่ปฏิบัติงานจราจรขาดการสนับสนุนเครื่องมือ อุปกรณ์ในการใช้งาน และไม่ได้รับการดูแลเอาใจใส่จากผู้บังคับบัญชาเท่าที่ควร 3) นำนยานพาหนะที่มีสภาพไม่สมบูรณ์มาใช้ในทางเดินรถ และนำรถที่มีความเร็วต่ำมาใช้ในทางสายหลัก 4) การบริหารงานจราจรหน่วยเหนือให้การสนับสนุนงบประมาณไม่เพียงพอ ขาดการควบคุม กำกับ และติดตามผล 5) สภาพของทางและสภาพแวดล้อมไม่ได้มาตรฐาน เช่น ถนนแคบ ชำรุด และ 6) เจ้าหน้าที่ตำรวจและประชาชนต่างเห็นพ้องต้องกันว่า การแก้ไขปัญหাজราจรนั้นควรใช้ความเข้มงวดกวดขันให้มากขึ้น ปรับปรุงผิวการจราจรให้อยู่ในสภาพใช้การได้ดีเสมอ และประชาสัมพันธ์เผยแพร่ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการจราจร ข้อบังคับของเจ้าพนักงานจราจรให้ประชาชนได้รับทราบอยู่เสมอ

2.4.17 ทศนะของผู้ขับขีรถยนต์และบุคลากรในกระบวนการยุติธรรม ต่อการกำหนดกฎหมายวิธีพิจารณาความสำหรับคดีจราจรขึ้น เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการบังคับใช้กฎหมายและช่วยแก้ไขปัญหাজราจรในกรุงเทพมหานคร วิทยานิพนธ์หลักสูตรสังคมสงเคราะห์ศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (มณฑลทัฬหี บุณนาค, 2538)

มณฑลทัฬหี บุณนาค (2538) วิจัยพบว่า กฎหมายจราจรและกระบวนการบังคับใช้กฎหมายจราจรควรได้รับการแก้ไข โดยเฉพาะการบังคับใช้กฎหมายโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐ และวิธีการดำเนินการต่อผู้กระทำผิดในปัจจุบันยังไม่เหมาะสม ขาดความสะดวก เห็นควรพิจารณาแก้ไขให้เหมาะสม กล่าวคือ 1) ความผิดจราจรเล็กน้อย ควรกำหนดให้เป็นความผิดที่สามารถยุติได้ในชั้นเจ้าพนักงาน แต่ควรลดการใช้ดุลยพินิจลงโดยการกำหนดค่าปรับตายตัว และให้มีการชำระค่าปรับทางไปรษณีย์ได้ด้วย 2) ความผิดจราจรร้ายแรง ควรนำขึ้นสู่การพิจารณาของศาล เพื่อให้ศาลพิจารณาลงโทษผู้กระทำผิดให้เกิดความยุติธรรม เสมอภาค และเหมาะสมกับลักษณะความผิด 3) ควรมีวิธีพิจารณาที่เหมาะสม สะดวก และรวดเร็ว 4) การลงโทษผู้กระทำผิดกฎจราจรควรใช้ดุลยพินิจลงโทษเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมผู้กระทำผิด ด้วยการกำหนดเงื่อนไขการคุมประพฤติ หรือการเข้ารับการอบรมด้านการจราจร นอกเหนือจากการลงโทษทางอาญา อีกทั้งควรมีมาตรการยัด พักรั หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับรถตามบังคับใช้อย่างจริงจัง อันจะเป็นการยับยั้งการกระทำผิด ก่อให้เกิดวินัยในการขับรถสามารถลดจำนวนผู้กระทำผิดได้ด้วย 5) รัฐต้องสนับสนุนทั้งงบประมาณ เครื่องมือเครื่องใช้ อัตรากำลังเจ้าหน้าที่ และเทคโนโลยีที่ทันสมัย ตลอดจนมีการเสริมสร้างทัศนคติในการเคารพกฎจราจรของประชาชนด้วย

2.4.18 ตำราทางหลวงกับการป้องกันอุบัติเหตุบนทางหลวง : ศึกษาเฉพาะกรณีของกองกำกับการ 1 กองตำรวจทางหลวง วิทยานิพนธ์หลักสูตรสังคมสงเคราะห์ศาสตรมหาบัณฑิต คณะสังคมสงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (สุรศักดิ์ บุญกลาง, 2539)

สุรศักดิ์ บุญกลาง (2539) วิจัยพบว่า 1) ปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุนั้น ส่วนใหญ่จะเกิดจากตัวผู้ขับขี่ยานพาหนะมากกว่าที่จะเกิดจากยานพาหนะและสภาพทาง และปัจจัยที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้จะต้องมีปัจจัยร่วมอย่างน้อยสองประการขึ้นไป 2) มาตรการการศึกษาเป็นมาตรการที่สำคัญและดีที่สุดในการป้องกันอุบัติเหตุ โดยจะต้องเน้นการให้ความรู้เพื่อสร้างจิตสำนึก ความรับผิดชอบต่อความปลอดภัยแก่เด็กและเยาวชนให้มากที่สุด ส่วนมาตรการการบังคับใช้กฎหมายเป็นมาตรการที่สำคัญรองลงมา ซึ่งมาตรการดังกล่าวจะเป็นมาตรการเสริมที่จะทำให้มาตรการศึกษามีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ส่วนมาตรการทางวิศวกรรมจราจร เป็นมาตรการสุดท้ายของการป้องกันอุบัติเหตุ

2.4.19 ความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย : ศึกษาเฉพาะกรณีเขตการสาธารณสุขที่ 5 วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต (สาธารณสุขศาสตร์) สาขาวิชาเอกบริหารกฎหมายการแพทย์และสาธารณสุข มหาวิทยาลัยมหิดล (ประเสริฐ เก็มประโคน, 2539)

ประเสริฐ เก็มประโคน (2539) วิจัยพบว่า 1) ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่มีความพร้อมต่อการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยสูงถึงร้อยละ 64.1 โดยต้องปรับปรุงแก้ไขด้านความรู้ร้อยละ 58.3, ด้านทัศนคติร้อยละ 43.8, ด้านการปฏิบัติร้อยละ 87.6 และด้านการยอมรับร้อยละ 17.3 2) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องทั้งภาคราชการและภาคเอกชนควรจัดทำโครงการรณรงค์ให้ประชาชนมีความรู้ เพื่อปรับเปลี่ยนทัศนคติ และมีการปฏิบัติที่ถูกต้องมากขึ้น และมีความตระหนักว่า หมวกนิรภัยสามารถลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ได้จริง โดยการใช้สื่อทุกประเภทให้ครอบคลุมพื้นที่ นอกจากนี้แล้วควรมีการผลิตหมวกนิรภัยสำหรับเด็ก ตลอดจนเจ้าหน้าที่ตำรวจควรมีการกวาดค้นจับกุมผู้ฝ่าฝืนอย่างเคร่งครัดและต่อเนื่อง เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยมีประสิทธิภาพต่อไป ส่วนข้อเสนอแนะผู้วิจัยได้เสนอแนะเพื่อการวิจัย ไว้ดังนี้ คือ 1) ควรมีการวิจัยเรื่องเดียวกันนี้กับกลุ่มเจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมาย 2) ควรมีการศึกษาถึงปัญหาอุปสรรคในการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย ภายหลังจากที่กฎหมายมีผลบังคับใช้แล้ว ในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เจ้าหน้าที่ตำรวจ และประชาชนทั่วไป 3) ควรมีการศึกษาผลการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่มีผลต่อการลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในแง่ระบาดวิทยา โดยอาจศึกษาเปรียบเทียบระหว่างก่อนและหลังมีการประกาศใช้กฎหมาย

2.4.20 รายงานการสัมมนาโครงการ "การศึกษากลยุทธ์ในการบังคับใช้กฎหมายให้เกิดผลในทางปฏิบัติ" สำนักงานคณะกรรมการจัดระบบการจราจรทางบก (สทบ) สำนักงานวิชาการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, 2540)

สำนักงานวิชาการ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2540) วิจัยพบว่า ประเด็นปัญหาการบังคับใช้กฎหมายย่อมมีความเกี่ยวข้องกับผู้ที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมาย คือ ผู้ขับรถ, ผู้ใช้ถนน และเจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมาย โดย 1) ผู้ขับขี่ จะต้องมีการเสริมสร้างวินัยการขับรถ ส่งเสริมการเคารพและปฏิบัติตาม

กฎหมาย โดยให้สร้างจิตสำนึก ความตระหนัก และความรู้สำนึกหน้าที่พลเมืองที่มีความรับผิดชอบต่อส่วนรวมและต่อตนเอง มีความซื่อสัตย์ ไม่เสนอสินบนให้แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจเมื่อตนเองกระทำการฝ่าฝืนกฎหมาย ต้องไม่ประพฤติตนเหนือกฎหมาย เป็นอภิสิทธิ์ชน แสดงตนเป็นผู้มีอิทธิพล จะต้องเสริมสร้างว่ากฎหมายมีไว้ใช้บังคับกับคนทุกคนอย่างเสมอภาค 2) ผู้ใช้ถนน จะต้องเปลี่ยนค่านิยม ทศนคติ และปรับทัศนคติ รวมทั้งตระหนักในหน้าที่พลเมืองที่ดี สถาบันครอบครัวจะเป็นสถาบันแรกที่มีส่วนสำคัญที่จะต้องสั่งสอนสมาชิกในครอบครัวให้รู้จักระเบียบวินัย กฎ กติกาของสังคม 3) เจ้าหน้าที่ของรัฐ เช่น ตำรวจจราจร จะต้องบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัด ต่อเนื่อง สม่ำเสมอ และมีความยุติธรรม เสมอภาค ไม่เลือกปฏิบัติ ไม่รับสินบนจากผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร 4) จะต้องมีการมาตรการและวิธีการสร้างระเบียบวินัยแก่คนไทย โดยรัฐบาลจะต้องมีนโยบายที่ชัดเจน เห็นชอบ สนับสนุน และจริงจังที่จะดำเนินการให้เกิดผลตามนโยบายที่กำหนดไว้ รัฐต้องสนับสนุนงบประมาณให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องที่มีหน้าที่รับผิดชอบอย่างเพียงพอ กระทรวงศึกษาธิการ ทบวงมหาวิทยาลัยและหน่วยงานอื่นๆ ที่เกี่ยวข้องจะต้องมีส่วนร่วมอย่างจริงจังโดยต้องมีนโยบายอย่างต่อเนื่อง หน่วยงานของรัฐบาล รัฐวิสาหกิจ และข้าราชการ เจ้าหน้าที่งานรัฐวิสาหกิจ จะต้องเป็นแบบอย่างที่ดีแก่ประชาชน เป็นผู้นำในการปฏิบัติตามกฎหมายและมีวินัย เพื่อเป็นแบบอย่างที่ดีแก่เด็กและเยาวชน สถาบันการศึกษาจะต้องเห็นความสำคัญในเรื่องดังกล่าว และถือเป็นนโยบายสำคัญที่จะต้องนำไปใช้อบรมสั่งสอน ทั้งทางทฤษฎีและทางปฏิบัติ ในสถาบันการศึกษาอย่างเป็นรูปธรรม สื่อมวลชน องค์กรเอกชน จะต้องให้ความร่วมมือและทำการรณรงค์ ประชาสัมพันธ์ทุกรูปแบบ เพื่อปลูกฝังสร้างจิตสำนึก และความตระหนักของประชาชนให้มีความรับผิดชอบต่อประเทศชาติ

คณะผู้วิจัยได้ให้ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับกฎหมายดังนี้ คือ 1) ควรมีการปรับปรุงเรื่องการแบ่งเงินรางวัลนำจับให้แก่เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรที่ปฏิบัติหน้าที่อย่างจริงจังเสียใหม่ให้เหมาะสม 2) ควรมีมาตรการลงโทษ และใช้มาตรการเสริม ซึ่งเป็นมาตรการสำคัญในการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรให้เกิดประสิทธิภาพสูงสุด และคณะผู้วิจัยได้เสนอแนะดังนี้ เช่น ควรแก้ไขปรับปรุง พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ. 2522 โดยกำหนดอัตราโทษขั้นต่ำไว้ในอัตราที่สูง เช่น ปรับตั้งแต่ 400 - 600 บาท ขึ้นไป ทั้งนี้เพื่อให้เหมาะสมและสอดคล้องกับสภาพความเปลี่ยนแปลงทางสังคมและเศรษฐกิจ เพื่อเป็นการยับยั้งมิให้ผู้กระทำผิดมากระทำผิดซ้ำอีก และป้องกันมิให้พนักงานสอบสวนใช้ดุลยพินิจในการเลือกปฏิบัติแก่ผู้กระทำผิด จะทำให้การบังคับใช้กฎหมายเกิดประสิทธิภาพ มีความเสมอภาค และความเป็นธรรม ภายใต้หลักนิติธรรม (Rule of Law) ควรมีการแก้ไข หรือจำกัดอำนาจของพนักงานสอบสวนในการว่ากล่าวตักเตือนให้น้อยลง โดยกำหนดว่าความผิดใดไม่สามารถว่ากล่าวตักเตือนได้, ควรมีการกำหนดอัตราเปรียบเทียบปรับ และยึดใบอนุญาตขับขี่ผู้กระทำผิดกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร และใช้บังคับให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน ทั้งนี้เพื่อมิให้เกิดการเลือกปฏิบัติ และต้องควบคุมความประพฤติของพนักงานสอบสวนให้ปฏิบัติหน้าที่อย่างเที่ยงตรงด้วย 3) ควรมีมาตรการตัดคะแนน (Point system) มีมาตรการย่อยๆ เช่น มาตรการเกี่ยวกับบันทึกคะแนน, การอบรมทดสอบผู้ขับขี่ที่กระทำความผิด, การพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ โดยอาศัยมาตรการของประเทศสิงคโปร์ และมลรัฐวอชิงตัน สหรัฐอเมริกา ประกอบมาตรา 161 พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522 ซึ่งในประเทศสิงคโปร์

ผู้ขับขี่รถทุกคนจะเคารพกฎจราจร เพราะต่างมีความตระหนัก ทุกคนจะมีความรู้สึกว่าเป็นหน้าที่ที่ตำรวจจราจร จะปฏิบัติหน้าที่อย่างเคร่งครัดอยู่ตลอดเวลา ไม่อาჯรอมขอม หรือต่อรองกับตำรวจได้ นอกจากจะต้องถูก ลงโทษเท่านั้น โดยทั่วไปผู้ขับขี่แต่ละคนจะมีคะแนนปีละ 12 คะแนน รวม 2 ปี 24 คะแนน หากกระทำความ ผิด ครั้งหนึ่งก็จะถูกตัดคะแนน ในหนึ่งปีหากถูกตัดคะแนนเกินกว่า 12 คะแนน ผู้นั้นก็จะอยู่ในฐานะต้องทัณฑ์บน แต่หากถูกตัดถึง 24 คะแนน ผู้นั้นก็ต้องถูกเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ และจะต้องไปสอบเพื่อขอรับใบขับขี่ ใหม่ ซึ่งการสอบครั้งหลังนี้จะยากกว่าการสอบสวนครั้งแรก 4) กรมการขนส่งทางบกและกรมตำรวจ ควรมี ระบบการจัดเก็บข้อมูลใบอนุญาตขับขี่ทั้งหมด สามารถประสานงานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องได้ทันที จะ ต้องเตรียมความพร้อมของบุคลากรให้ความเข้าใจ ความชำนาญในการใช้คอมพิวเตอร์ จะต้องมีการตรวจสอบ ข้อมูลได้ในทันทีเมื่อต้องการตรวจสอบประวัติว่าผู้ใดกระทำความผิดข้อหาใด เมื่อใด รายงานตัวตามกำหนดนัดแล้ว หรือยัง 5) จะต้องมีการจัดตั้งศาลจราจร เพื่อส่งเสริมการบังคับใช้กฎหมายเกี่ยวกับการจราจรให้มี ประสิทธิภาพสูงขึ้น เนื่องจาก มาตรการลงโทษบางประเภทภายใต้กฎหมายจราจรไม่สามารถที่จะนำมาบังคับ ใช้ได้ ควรมีการกำหนดโทษที่เห็นว่าควรต้องให้ศาลจราจรพิจารณาตัดสินคดีบางประเภท 6) ควรมีมาตรการ เกี่ยวกับการออกใบอนุญาตขับขี่ เช่น มีการเพิ่มความเข้มงวดในการสอบเพื่อขอรับใบอนุญาต มีการสอบ ข้อเขียน และสอบภาคปฏิบัติโดยเจ้าหน้าที่ขนส่งจะต้องควบคุมผู้สอบออกไปขับขี่ในถนนจริงๆ ไม่ใช่สอบใน บริเวณที่จัดสอบ มีระบบควบคุมตรวจสอบผู้ขับขี่ภายหลังจากที่ได้รับอนุญาตแล้ว คล้ายการติดตาม ประเมินผล ต้องยกเลิกใบอนุญาตขับขี่ชนิดตลอดชีพ และใช้การต่ออายุทุก 3 - 5 ปีแทน 7) ควรกำหนด หลักสูตรและควบคุมมาตรฐานของโรงเรียนสอนขับรถ ให้ปฏิบัติตามแนวทางที่กำหนดไว้อย่างเคร่งครัด

2.4.21 ปัญหาการจัดการจราจรเพื่อสวัสดิภาพของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองขอนแก่น จังหวัด ขอนแก่น วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัย ขอนแก่น (ประสิทธิ์ ทำดี, 2534)

ประสิทธิ์ ทำดี วิจัยพบว่า ตำรวจจราจร ผู้ขับขี่ยานพาหนะ และประชาชนทั่วไป มีความ คิดเห็นสอดคล้องกันในระดับปัญหามาก 2 ข้อ คือ 1) มีความรู้ความเข้าใจกฎหมายแต่ไม่ปฏิบัติตาม และ 2) ไม่ข้ามถนนตรงทางข้าม (ทางม้าลาย) จากผลการวิจัยน่าจะสรุปได้ว่า เป็นเพราะสังคมไทยยังมีค่านิยมไม่ ค่อยเหมาะสมเกี่ยวกับการปฏิบัติตามระเบียบแบบแผนอยู่ 2 ประการ คือ ค่านิยมปัจเจกชนภาพ ซึ่งหมายถึง ความเป็นไทในตัวเอง และค่านิยมสะดวกสบายซึ่งต่อเนื่องมาจากค่านิยมความเป็นไท และข้อที่ตำรวจจราจร เห็นว่า มีปัญหาอยู่ในระดับมาก แต่ผู้ขับขี่ยานพาหนะและประชาชนทั่วไปเห็นว่ามีปัญหาในระดับปานกลางคือ การขาดความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎจราจรและผู้โดยสารมักโดยสารด้วยความประมาท ผลการวิจัยสรุป ไว้ว่า เป็นเพราะผู้ขับขี่และคนโดยสารไม่ได้มีการศึกษาอย่างถูกต้อง ทำให้ไม่มีความรู้เกี่ยวกับกฎข้อบังคับการ จราจร ในส่วนของผู้โดยสารก็ไม่ได้รับการศึกษาและปลูกฝังลักษณะนิสัยเกี่ยวกับความปลอดภัยในการใช้รถ ใช้ถนน จึงเป็นไปตามลักษณะการรับรู้ของตนเอง และข้อที่ประชาชนทั่วไปเห็นว่า มีปัญหาอยู่ในระดับมาก ก็ คือในเรื่องการคำนึงถึงความสะดวกสบายในการขึ้นลงรถ ไม่คำนึงถึงความปลอดภัยและความไม่เป็นระเบียบ อันเนื่องมาจากมาจากค่านิยมที่ไม่เหมาะสม

2.4.22 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อผลสำเร็จของการนำนโยบายการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยไปปฏิบัติ
กรณีศึกษา : นโยบายการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยในเขต 5 จังหวัดภาคอีสาน รายงานวิจัยหลักสูตร
ปริญญาโทรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต คณะรัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันพัฒนบริหารศาสตร์ (ธวัช
เสถียรนาม และคณะ, 2539)

ธวัช เสถียรนาม และคณะ วิจัยพบว่า 1) มีความจำเป็นต้องมีนโยบายบังคับใช้กฎหมาย
หมวกนิรภัยเพราะจะช่วยลดการบาดเจ็บ การตายของประชากรในวัยแรงงานได้มากและช่วยลดความ
สูญเสียทางเศรษฐกิจได้จำนวนไม่น้อยต่อปี 2) หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับนโยบายดังกล่าวมีบทบาทและ
มาตรการในการบังคับใช้กฎหมายไม่เหมือนกัน จังหวัดขอนแก่นมีการปฏิบัติที่เข้มงวดมากกว่าจังหวัด
กาฬสินธุ์ หนองบัวลำภู หนองคาย และอุดรธานี 3) ประชาชนสวมหมวกนิรภัยเมื่อใช้รถจักรยานยนต์มี
สาเหตุเนื่องมาจากการมีความรู้และทัศนคติที่ดีเกี่ยวกับกฎหมายหมวกนิรภัย ตลอดจนมีการให้ข้อมูลข่าวสาร
ที่ดี 4) การให้เงินรางวัลนำจับแก่ตำรวจผู้ปฏิบัติ ความรุนแรงของการลงโทษผู้ฝ่าฝืนกฎหมาย และ
พฤติกรรมการลงโทษผู้ฝ่าฝืนของผู้บังคับบัญชาจะมีผลต่อระดับความเข้มของการปฏิบัติตามมาตรการบังคับ
ใช้กฎหมายหมวกนิรภัย 5) ควรเน้นให้ความรู้ ทัศนคติ อบรมผู้รับใบอนุญาตขับขี่โดยให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้อง
ถือปฏิบัติโดยเคร่งครัด และ 6) รัฐต้องใช้มาตรการเสริมแรงเพื่อกระตุ้นให้ประชาชนผู้ใช้รถจักรยานยนต์สวม
หมวกนิรภัยควบคู่กับการใช้มาตรการทางกฎหมาย

จะเห็นได้ว่าในส่วนของการวิจัยที่เกี่ยวข้องนี้ นักวิชาการต่างๆ ได้ศึกษาวิจัยและพบแนวทาง
ในการจัดการนโยบายสาธารณะที่เกี่ยวข้องกับการใช้มาตรการทางกฎหมายจราจร กฎหมายหมวกนิรภัย
และกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องไว้มากมายหลายแบบในลักษณะที่แตกต่าง ๆ กันออกไป เป็นข้อเสนอแนะให้
ผู้เกี่ยวข้องจัดการเชิงนโยบาย ทั้งนี้ก็เพื่อให้มีการจัดระเบียบเกี่ยวกับบังคับใช้กฎหมายใหม่ ต้องการควบคุม
ความประพฤติของผู้ใช้รถใช้ถนนให้เคารพกฎจราจรให้เข้มงวดขึ้นนั่นเอง และที่สำคัญผู้วิจัยได้ค้นพบ
มาตรการเสริมในลักษณะต่าง ๆ มากมายหลายแบบที่มีวิวัฒนาการในการบังคับใช้ต่อเนื่องกันมาเป็นระยะ
เวลาประมาณ 18 ปี ซึ่งสามารถนำมาประยุกต์ใช้ในประเทศไทยได้ แต่ก็ยังไม่มีมาตรการเสริมที่ค้นพบ
มาใช้ให้เกิดประโยชน์ ดังจะเห็นได้จากมีข้อเสนอแนะให้ มีการเก็บข้อมูลผู้กระทำผิดเป็นระบบ การออก
มาตรการตรวจสอบติดตามใบสั่งด้วยอุปกรณ์เครื่องคอมพิวเตอร์ของกรมตำรวจ การชำระค่าปรับตามใบสั่ง
ทางไปรษณีย์ มีข้อกำหนดการให้คะแนนและตัดคะแนนหลังใบอนุญาตขับขี่ของผู้กระทำผิด หรือแม้แต่การ
พยายามที่จะยกระดับให้มีการนำคดีเกี่ยวกับการจราจรเพื่อขึ้นสู่การพิจารณาของศาลโดยแยกเป็นแผนกคดี
จราจร พร้อมทั้งมีการเสนอแนวคิดให้ลงโทษโดยการให้ทำงานเพื่อสังคมหรือเพื่อสาธารณประโยชน์ควบคู่ไป
กับการเสียค่าปรับก็ได้ สิ่งเหล่านี้อาจทำให้เห็นว่าแนวโน้มการมาตรการบังคับกฎหมายหมวกนิรภัยในอนาคต
จะต้องมีการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิม ในลักษณะที่จะต้องใช้มาตรการที่เข้มข้นและรัดกุมมากขึ้น จะต้องมี
การใช้อุปกรณ์เทคโนโลยีมาใช้ในการเก็บข้อมูลเพื่อตรวจสอบความประพฤติของผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจร มี
กฎเกณฑ์ในการลงโทษเพิ่มมากขึ้น ซึ่งฝ่ายบริหารอาจหาทางผลักดันและแก้ไขให้มีการบังคับใช้ได้อย่าง
รวดเร็ว โดยออกกฎหมายเพื่อบังคับใช้กรณีพิเศษโดยไม่ต้องผ่านฝ่ายนิติบัญญัติได้ เช่น ออกเป็น

พระราชกำหนด พระราชกฤษฎีกา กฎกระทรวง ประกาศกระทรวง หรือข้อกำหนดของส่วนราชการต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับนโยบายดังกล่าว เป็นต้น

กล่าวโดยสรุปจากงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง อาจสรุปกรอบแนวคิดและนำข้อค้นพบจากการทบทวนงานวิจัยมาใช้ประโยชน์ในงานวิจัยชิ้นนี้ได้ 2 ประการ คือ

1. กลุ่มแนวคิดเกี่ยวกับมาตรการบังคับใช้กฎหมาย งานวิจัยที่ผ่านมาได้พยายามเสนอแนะแนวทาง ในการบังคับใช้กฎหมายจราจร กฎหมายหมวกนิรภัย และกฎหมายที่มีอัตราโทษเล็กน้อย ดังนี้

1.1 การควบคุมแบบเป็นทางการ

1.1.1 การบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่ตำรวจยังขาดความเด็ดขาดจริงจัง ไม่เคร่งครัด ต่อเนื่อง สม่าเสมอ ไม่เสมอภาค ไม่เป็นธรรม มีการเลือกปฏิบัติ

1.1.2 อัตราโทษปรับสำหรับข้อหาไม่สวมหมวกนิรภัยที่ใช้อยู่ในปัจจุบันยังไม่เหมาะสม โทษเบาเกินไปผู้กระทำความผิดไม่เจ็ดทลาบ

1.1.3 อัตราโทษปรับ และค่ากล่าวเตือน ซึ่งเป็นมาตรการที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบันยังไม่เพียงพอสำหรับที่จะบังคับใช้ ต้องมีมาตรการที่เข้มงวดกว่านี้มาใช้

1.1.4 ควรมีการนำมาตรการเสริมแบบต่างๆ มาใช้เพื่อควบคุมความประพฤติผู้กระทำความผิดกฎหมายดังกล่าวด้วย เช่น การตัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่ การให้ทำงานเพื่อสังคม การฝึกอบรม การพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ การเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่ การใช้โทษจำคุกกระยะสั้น ตลอดจนถึงการนำคดีขึ้นสู่การพิจารณาของศาลจราจร

1.1.5 ผู้บังคับใช้กฎหมายไม่มีการจัดเก็บข้อมูลผู้กระทำความผิดที่เป็นระบบ ยังไม่สามารถระบุได้ว่าผู้ใดกระทำความผิดในข้อหาใดมาแล้วกี่ครั้ง ไม่สามารถติดตามประเมินความประพฤติและสามารถใช้มาตรการเพิ่มโทษในภายหลังได้

1.2 การควบคุมทางสังคมแบบไม่เป็นทางการ จะต้องเน้น

1.2.1 การให้การศึกษาสาธารณะ

1.2.2 การให้เข้ามามีส่วนร่วม

1.2.3 การให้ความรู้กฎหมาย

1.2.4 การสื่อโฆษณา ประชาสัมพันธ์ ยังมีส่วนจำเป็นที่จะต้องบังคับใช้ควบคู่ไปกับการควบคุมทางสังคมแบบเป็นทางการ เช่น การจับกุมเปรียบเทียบปรับตามกฎหมาย และการใช้มาตรการเสริมต่าง ๆ นักวิชาการหลายท่านเห็นว่า การควบคุมแบบไม่เป็นทางการมีความสำคัญมากกว่า การควบคุมแบบเป็นทางการ

2. กลุ่มแนวคิดเกี่ยวกับการจัดการเชิงนโยบาย งานวิจัยที่ผ่านมาได้พยายามเสนอแนะแนวทางในการบังคับใช้กฎหมายดังนี้

2.1 ผู้เกี่ยวข้องทุกฝ่ายจะต้องแสวงหา และให้ความร่วมมือกันในการแก้ปัญหาจราจร ซึ่งถือว่าเป็นปัญหาที่สำคัญจะทำให้ผู้บังคับใช้กฎหมายรับผิดชอบแก้ปัญหาเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายแต่ฝ่ายเดียวไม่ได้

2.2 จะต้องบังคับใช้กฎหมายที่มีอยู่เดิมให้มีประสิทธิภาพ และเข้มงวดยิ่งขึ้นกว่าที่เป็นอยู่ในปัจจุบัน

2.3 จะต้องมีการแก้ไขกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ คำสั่งต่าง ๆ ให้มีระเบียบวิธีปฏิบัติที่ชัดเจนและมองเห็นเป็นรูปธรรมได้ โดยน่าจะใช้มาตรการเดิมที่ใช้บังคับอยู่และเห็นว่าดีอยู่แล้ว ผนวกเข้ากับมาตรการบังคับใช้ใหม่ที่จะเห็นว่าจะต้องเพิ่มเติมเข้าไป

2.4 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจัดการศึกษาทุกระดับ จะต้องให้การศึกษาเกี่ยวกับกฎหมายดังกล่าวให้เยาวชนทราบ และตระหนักถึงความสำคัญของกฎหมายที่ออกมาใช้บังคับ

2.5 กรอบแนวความคิดในการวิจัย

เนื่องจากการศึกษาวิจัยเรื่องความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เหมาะสมในเขตเทศบาลนครขอนแก่นนี้ ยังไม่เคยมีผู้ใดศึกษาวิจัยในพื้นที่นี้มาก่อน งานวิจัยชิ้นนี้ถือว่าเป็นงานวิจัยบุกเบิกที่ศึกษาในเรื่องมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เต็มรูปแบบ เป็นการค้นหามาตรการบังคับใช้กฎหมายที่เหมาะสมในอนาคต จึงต้องศึกษาเทียบเคียงจากงานวิจัยที่เคยมีผู้ศึกษาวิจัยในเรื่องที่ใกล้เคียงกันมาแล้ว เพื่อกำหนดตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม จากการศึกษาแนวคิด ทฤษฎี จากงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง จากการสัมภาษณ์ผู้เกี่ยวข้อง และจากการวิเคราะห์สภาวะการแก้ปัญหาเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร กฎหมายหมวกนิรภัยในปัจจุบัน มีงานวิจัยหลายเรื่องได้ศึกษาตัวแปรอิสระ (ปัจจัยด้านคุณลักษณะส่วนบุคคล) ไว้ และพบว่าตัวแปรดังกล่าวมีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เหมาะสมในเขตเทศบาลนครขอนแก่น

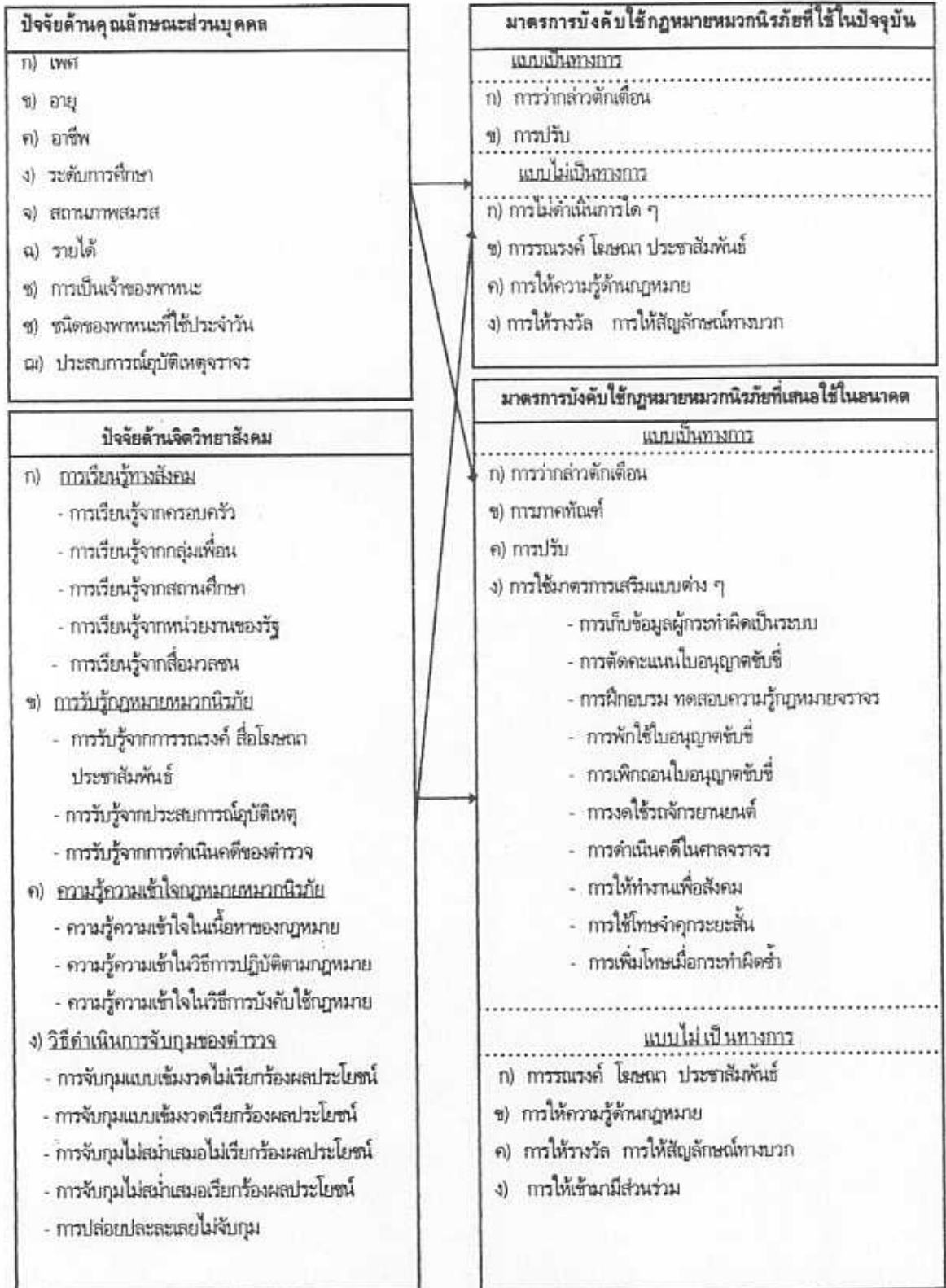
ตัวแปรด้านคุณลักษณะส่วนบุคคลอันประกอบด้วย เพศ อายุ อาชีพ ระดับการศึกษา รายได้ สถานภาพสมรส การเป็นเจ้าของพาหนะ ชนิดของพาหนะที่ใช้ประจำวัน และประสบการณ์อุบัติเหตุจราจร ก็น่าจะมีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยด้วย เนื่องจากข้อค้นพบจากงานวิจัยที่ผ่านมา พบว่า ตัวแปรดังกล่าวมีความสัมพันธ์กับความตั้งใจ ความพร้อม และการยอมรับที่จะใช้หมวกนิรภัย ซึ่งเป็นตัวแปรตามที่มีความใกล้เคียงกับการศึกษาความเห็นเกี่ยวกับมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เหมาะสมครั้งนี้ กล่าวคือ ตัวแปรตามที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ก็มีลักษณะเป็นนวัตกรรมเช่นเดียวกันและใกล้เคียงกับตัวแปรที่เคยมีการวิจัยไว้แล้ว ดังนั้น ตัวแปรตามในการวิจัยครั้งนี้ก็น่าจะมีความสัมพันธ์กับตัวแปรด้านคุณลักษณะส่วนบุคคลที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ด้วย

ส่วนตัวแปรด้านจิตวิทยาสังคมซึ่งประกอบด้วย การเรียนรู้ทางสังคม การรับรู้กฎหมาย ความรู้ความเข้าใจกฎหมาย และวิธิตำเนินการจับกุมของตำรวจนั้น เนื่องจากยังไม่มีผู้ศึกษาวิจัยหาความสัมพันธ์กับตัวแปรตามในครั้งนี้อยู่ก่อน จึงต้องศึกษาอ้างอิงจากหลักแนวคิด และทฤษฎีที่เกี่ยวข้อง ซึ่งผู้วิจัยได้

พิจารณาแล้วเห็นว่า กระบวนการปฏิสัมพันธ์ของบุคคลในสังคม กระบวนการเรียนรู้ การขัดเกลาทางสังคม ในลักษณะต่าง ๆ การแพร่กระจาย และการยอมรับนวัตกรรม ล้วนแล้วแต่มีอิทธิพลหรือเป็นตัวกำหนด พฤติกรรมของบุคคลที่จะมีต่อสภาพความเปลี่ยนแปลงทางสังคมอย่างไร ซึ่งในที่นี้ก็น่าจะมีความสัมพันธ์กับ ความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวดกัญญาที่เหมาะสมในเขตเทศบาลนคร ขอนแก่นด้วย ผู้วิจัยจึงขอกำหนดกรอบแนวความคิดในการวิจัยดังนี้

ตัวแปรอิสระ

ตัวแปรตาม



2.6 สมมติฐานในการวิจัย

จากกรอบแนวความคิดในการวิจัยข้างต้นซึ่งผู้วิจัยได้สรุปและอธิบายถึงความสัมพันธ์ของตัวแปรต้นและตัวแปรตามดังได้กล่าวแล้ว จึงขอตั้งสมมติฐานดังนี้คือ

2.6.1 ปัจจัยด้านคุณลักษณะส่วนบุคคล

1) เพศ

อรรถัย รวยอาจิน (อ้างถึงใน ประเสริฐ เก็มประโคน, 2539) กล่าวว่า โดยธรรมชาติเพศชายและเพศหญิงมีลักษณะแตกต่างกันทั้งโครงสร้างร่างกายและจิตใจ ซึ่งมีผลต่อบุคลิกภาพ แนวความคิด และการปฏิบัติของทั้งสองเพศในระดับสุขภาพอนามัยเดียวกัน พบว่า เพศชายและเพศหญิงมีความแตกต่างกัน โดยเพศหญิงจะให้ความสำคัญและสนใจในการดูแลสุขภาพอนามัยของตนเอง โดยแสวงหาการรักษาจากแพทย์เมื่อเริ่มมีอาการ และยังมีระดับความวิตกกังวลสุขภาพอนามัยของตนเองได้ดีกว่าเพศชาย เพศหญิงน่าจะมีพฤติกรรมที่ปฏิบัติตามต่อสิ่งหนึ่งใดก็ดี น่าจะมีพฤติกรรมในการยอมรับ มีความพร้อม มีความตั้งใจที่จะทำสิ่งใด ๆ ที่เป็นนวัตกรรมได้มากกว่าเพศชาย ในเรื่องการยอมรับ หรือกำหนดมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยก็เช่นกัน อาจกล่าวได้ว่าเป็นการสอดคล้องกับคำกล่าวของ อรรถัย รวยอาจิน ได้ ดังนั้น

สมมติฐานที่ 1 เพศ มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการปัจจุบัน และมาตรการอนาคต

2) อายุ

ประเสริฐ เก็มประโคน (2539) พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีอายุแตกต่างกันมีความพร้อมต่อการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยแตกต่างกัน วิลาสินี วงศ์ประเสริฐ (2529) วิจัยพบว่า ผู้ที่มีอายุ 35 ปีขึ้นไปมีการยอมรับการใช้หมวกนิรภัยมากกว่ากลุ่มที่มีอายุน้อยกว่า วิจิตร บุญยะโศตระเยาวลักษณ์ บุญภักดี และอารี จริญญาธุระกุล (2529) วิจัยพบว่าระดับอายุเป็นองค์ประกอบหนึ่งที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการยอมรับต่อกฎหมายหมวกนิรภัย ในวัยหนุ่มสาวจะมีความคึกคะนอง ส่วนวัยผู้ใหญ่จะตระหนักถึงความปลอดภัยมากกว่า

กล่าวโดยสรุป ในเรื่องอายุนี้ อาจได้ข้อสรุปที่มีลักษณะสอดคล้องต้องกันว่า กลุ่มที่มีอายุมากกว่าจะมีความพร้อม การยอมรับที่จะใช้หมวกนิรภัยมากกว่ากลุ่มที่มีอายุน้อยกว่า และเนื่องจากความพร้อมก็ดี การยอมรับการใช้หมวกนิรภัยก็ดี อาจถือได้ว่าเป็นการปฏิบัติตามกฎหมายของบ้านเมือง จึงน่าจะมีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยด้วย ดังนั้น

สมมติฐานที่ 2 อายุ มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการปัจจุบัน และมาตรการอนาคต

3) ระดับการศึกษา

วิจิตร บุญยะโทตระ เยาวลักษณ์ บุญภักดี และอารี จิรยานุรักษ์กุล (2529) พบว่า ความแตกต่างระหว่างระดับการศึกษาของผู้เข้ารับชั่งถ่วงจักรยานยนต์กับลักษณะการสวมหมวกนิรภัยมีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ วิบูลย์ สุพุทธิธาดา ถนอมขวัญ คำปาน และธนาพร พรหมเวช (2536) พบว่า ความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัยจะเพิ่มขึ้นตามระดับการศึกษา วีระ เกษะรักษ์ (2535) พบว่า กลุ่มที่มีการศึกษาสูงกว่าจะมีการยอมรับการใช้เข็มขัดนิรภัยมากกว่ากลุ่มที่มีการศึกษาน้อยกว่า ประเสริฐ เก็มประโคน (2539) ศึกษาวิจัยพบว่า ผู้เข้ารับชั่งถ่วงจักรยานยนต์ที่มีการศึกษาแตกต่างกันมีความพร้อมต่อการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยแตกต่างกัน

กล่าวโดยสรุป ในเรื่องระดับการศึกษานี้ผลการวิจัยมีความสอดคล้องกันในลักษณะที่ผู้ที่มีการระดับการศึกษาสูง จะมีความพร้อม การยอมรับ ความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัยมากกว่าผู้ที่มีระดับการศึกษาน้อย ดังนั้น

สมมติฐานที่ 3 ระดับการศึกษา มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการปัจจุบัน และมาตรการอนาคต

4) สถานภาพสมรส

สุจิตรา ทัดเที่ยง (2535) พบว่า สถานภาพสมรสมีความสัมพันธ์กับความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัย ประเสริฐ เก็มประโคน (2539) ศึกษาวิจัยพบว่า ผู้ที่เป็นโสดมีความพร้อมต่อการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยน้อยกว่าผู้ที่แต่งงานแล้ว เนื่องจากผู้ที่เป็นโสดไม่ต้องมีการรับผิดชอบครอบครัว มีความห่วงใยต่อครอบครัวน้อยกว่าผู้ที่แต่งงานแล้ว

กล่าวโดยสรุป ผู้มีสถานภาพสมรสจะมีความพร้อม ความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัยมากกว่าสถานภาพอื่น ๆ ซึ่งก็น่าจะมีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยในรูปแบบต่าง ๆ ด้วย ดังนั้น

สมมติฐานที่ 4 สถานภาพสมรส มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการปัจจุบัน และมาตรการอนาคต

5) อาชีพ

วิจิตร บุญยะโทตระ เยาวลักษณ์ บุญภักดี และอารี จิรยานุรักษ์กุล (2529) และ วิลาสินี วงศ์ประเสริฐ (2529) ต่างก็พบว่า ผู้เข้ารับชั่งถ่วงจักรยานยนต์ที่มีอาชีพแตกต่างกันจะมีการยอมรับการใช้หมวกนิรภัยแตกต่างกัน วีระ เกษะรักษ์ (2535) วิจัยพบว่า กลุ่มอาชีพเสมียน และพนักงานบริษัท มีการยอมรับการใช้เข็มขัดนิรภัยมากกว่ากลุ่มอาชีพอื่น สอดคล้องกับ เจอร์ซิล (Jursild, 1947 อ้างถึงใน วีระ เกษะรักษ์, 2535) ที่อธิบายว่า บุคคลที่ประกอบอาชีพแตกต่างกันมักมีความเชื่อ และแนวคิดที่แตกต่างกัน สงครามชัย ลิทองดี (2536) วิจัยพบว่า อาชีพที่ต่างกันจะมีการยอมรับต่อความจำเป็นที่จะต้องมีกฎหมายบังคับใช้หมวกนิรภัยต่างกัน วิบูลย์ สุพุทธิธาดา ถนอมขวัญ คำปาน และธนาพร พรหมเวช (2536)

วิจัยพบว่า ผู้มีอาชีพรับราชการจะมีความรู้สึกและทัศนคติที่ดีต่อหมวกนิรภัย ประเสริฐ เกมประโคน (2539)

วิจัยพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีอาชีพแตกต่างกันจะมีความพร้อมต่อการบังคับใช้กฎหมายแตกต่างกัน

กล่าวโดยสรุป ในเรื่องอาชีพ อาจได้ข้อสรุปในลักษณะที่สอดคล้องต้องกันว่ากลุ่มอาชีพที่แตกต่างกันจะมีความพร้อม มีการยอมรับการใช้หมวกนิรภัย มีความรู้ ความคิดเห็นและทัศนคติต่อกฎหมายหมวกนิรภัยที่แตกต่างกัน ดังนั้น

สมมติฐานที่ 5 อาชีพ มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการปัจจุบัน และมาตรการอนาคต

6) รายได้

ประเสริฐ เกมประโคน (2539) ศึกษาวิจัยพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีรายได้แตกต่างกันจะมีความพร้อมต่อการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยแตกต่างกัน โดยผู้มีรายได้น้อยกว่า จะมีความพร้อมน้อยกว่าผู้มีรายได้มากกว่า สุจิตรา ทัดเที่ยง (2535) วิจัยพบว่า รายได้มีความสัมพันธ์กับการเป็นเจ้าของหมวกนิรภัยผู้มีรายได้สูงมีอัตราการเป็นเจ้าของหมวกนิรภัยมากกว่าผู้มีรายได้ต่ำ และมีผลต่อความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัย วิลาสินี วงศ์ประเสริฐ (2529) พบว่า ผู้มีรายได้แตกต่างกันมีการยอมรับต่อการใช้หมวกนิรภัยต่างกัน รายได้ จึงน่าจะมีความสัมพันธ์ต่อรูปแบบการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยในรูปแบบต่าง ๆ ด้วย

กล่าวโดยสรุป งานวิจัยพบความสอดคล้องต้องกันของเรื่องรายได้ โดยระบุว่ารายได้ที่แตกต่างกันโดยเฉพาะกลุ่มที่มีรายได้สูง จะมีความสัมพันธ์กับความพร้อม ความตั้งใจ และการยอมรับการใช้หมวกนิรภัยมากกว่ากลุ่มผู้มีรายได้ต่ำกว่า ดังนั้น

สมมติฐานที่ 6 รายได้ มีความสัมพันธ์กับระดับความเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการปัจจุบัน และมาตรการอนาคต

7) การเป็นเจ้าของพาหนะ

วิจิตร บุญยะโทตระ เยาวลักษณ์ บุญภักดี และอารี จรรย์นุรักษ์กุล (2529) วิจัยพบว่า ความแตกต่างระหว่างการเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ก่อให้เกิดความแตกต่างเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัย วีระ เกศะรักษ์ (2535) วิจัยพบว่า กลุ่มที่มีเข็มขัดนิรภัยมีแนวโน้มการยอมรับการใช้เข็มขัดนิรภัยมากกว่ากลุ่มที่ไม่มีเข็มขัดนิรภัย สุจิตรา ทัดเที่ยง (2535) วิจัยพบว่า กลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เป็นเจ้าของหมวกนิรภัยมีแนวโน้มที่มีความตั้งใจจะสวมหมวกนิรภัยสูงกว่าผู้ที่ไม่เป็นเจ้าของหมวก ประเสริฐ เกมประโคน (2539) วิจัยพบว่า ผู้เป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์จะมีความพร้อมต่อการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยมากกว่าผู้ที่ไม่ได้เป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์

กล่าวโดยสรุป ในเรื่องการเป็นเจ้าของพาหนะนั้น อาจกล่าวได้ว่าการเป็นเจ้าของรถที่ดีเป็นเจ้าของหมวกนิรภัย หรือเป็นเจ้าของเข็มขัดนิรภัยก็ดี ย่อมมีความสัมพันธ์กับความตั้งใจ ความพร้อม

การยอมรับที่จะใช้นวัตกรรม มีแนวโน้มที่จะใช้นวัตกรรมต่างๆ ต่างกัน และผู้ที่มีพาหนะต่างกันย่อมความคิดเห็นหรือทัศนคติที่แตกต่างกันด้วย ดังนั้น

สมมติฐานที่ 7 การเป็นเจ้าของพาหนะ มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการปัจจุบัน และมาตรการอนาคต

8) ชนิดของพาหนะที่ใช้ในชีวิตประจำวัน

อาจจะกล่าวได้ว่าเป็นธรรมชาติของมนุษย์อยู่เองที่จะมีทัศนคติหรือความคิดเห็นในเรื่องหนึ่งเรื่องใดที่แตกต่างกันไปตามประเภทของการใช้ยานพาหนะคล้ายคลึงการเรื่องการเป็นเจ้าของพาหนะ ซึ่งมีงานวิจัยค้นพบไว้หลายเรื่องดังที่ได้กล่าวมาแล้ว และยังสอดคล้องกับแนวความคิดของ ไทรแอนดิส (Triandis, 1971) ที่กล่าวไว้ว่าบุคคลมีความรู้เรื่องใดในลักษณะใดก็มักจะก่อให้เกิดทัศนคติหรือมีความคิดเห็นต่อเรื่องนั้นในลักษณะนั้น โดยเฉพาะความคิดเห็นต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายในรูปแบบที่แตกต่างกันนั้น ผู้ที่ใช้อรถหรือพาหนะในแต่ละประเภทน่าจะมีความคิดเห็นต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่แตกต่างกัน ดังนั้น

สมมติฐานที่ 8 ชนิดของพาหนะที่ใช้ในชีวิตประจำวัน มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการปัจจุบัน และมาตรการอนาคต

9) ประสบการณ์อุบัติเหตุจราจร

สุจิตรา ทัดเที่ยง (2535) วิจัยพบว่า จำนวนครั้งของการได้รับอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัย วิจิตร บุญยะโทระ, เยาวลักษณ์ บุญภักดี และอารี จรรย์รักษ์กุล (2529) วิจัยพบว่า ผู้ประสบอุบัติเหตุ 1 - 5 ครั้งมีทัศนคติที่ดีต่อการสวมหมวกนิรภัยมากที่สุด วิลาสินี วงศ์ประเสริฐ (2529) วิจัยพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เคยมีประสบการณ์อุบัติเหตุบนถนนจะมีการยอมรับการใช้หมวกนิรภัยมากกว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่เคยมีประสบการณ์อุบัติเหตุบนถนน วีระ เกษะรักษ์ (2535) วิจัยพบว่า การเคยประสบอุบัติเหตุจากการใช้รถยนต์มีแนวโน้มในการยอมรับการใช้เข็มขัดนิรภัยมากกว่ากลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ

จากงานวิจัยดังกล่าวจะเห็นได้ว่า จำนวนของการเกิดอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กับความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัยและยอมรับการใช้หมวกนิรภัย การประสบอุบัติเหตุจราจรมีความสัมพันธ์กับทัศนคติที่ดีต่อการสวมหมวกนิรภัย และมีแนวโน้มที่จะใช้เข็มขัดนิรภัยมากกว่าผู้ที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุจราจร ดังนั้น การมีประสบการณ์จากอุบัติเหตุจราจร จึงน่าจะมีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยด้วย

สมมติฐานที่ 9 ประสบการณ์อุบัติเหตุจราจร มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการปัจจุบัน และมาตรการอนาคต

2.6.2 ปัจจัยด้านจิตวิทยาสังคม หมายถึง ข้อมูลด้านจิตวิทยาสังคม ประกอบด้วย

2.6.2.1 การเรียนรู้ทางสังคม หมายถึง

- 1) การเรียนรู้จากครอบครัว
- 2) การเรียนรู้จากกลุ่มเพื่อน
- 3) การเรียนรู้จากสถานศึกษา
- 4) การเรียนรู้จากหน่วยงานของรัฐ
- 5) การเรียนรู้จากสื่อมวลชน

เนื่องจากตัวแปรดังกล่าวข้างต้น ยังไม่เคยมีการศึกษาเพื่อทราบความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยมาก่อน งานวิจัยฉบับนี้เป็นการวิจัยครั้งแรก จึงไม่สามารถหาเหตุผลจากการวิจัยใกล้เคียงมาสนับสนุนความสัมพันธ์ของตัวแปรใด ๆ ได้ แต่จากการทบทวนแนวคิดเกี่ยวกับการขัดเกลาทางสังคม การเรียนรู้ทางสังคม การแพร่กระจาย และการยอมรับนวัตกรรม แล้ว อาจสรุปได้ในภาพรวมเกี่ยวกับชุดตัวแปรดังกล่าวได้ว่า พฤติกรรมของบุคคลแต่ละคนย่อมได้รับอิทธิพลจากการขัดเกลาทางสังคม การเรียนรู้ การรับรู้การแพร่กระจายของสิ่งต่าง ๆ จนก่อให้เกิดให้เกิดการยอมรับนวัตกรรมใด ๆ ซึ่งแต่ละบุคคลจะต้องได้รับการเรียนรู้ ได้รับการปลูกฝัง ถ่ายทอดบุคลิกภาพ ตลอดจนคุณลักษณะต่าง ๆ จากสถาบันทางสังคมต่าง ๆ ที่เป็นตัวแทนการขัดเกลาทางสังคม เช่น จากครอบครัว จากกลุ่มเพื่อน จากสถานศึกษา จากหน่วยงานของรัฐ และจากสื่อมวลชน เป็นต้น ดังนั้น

สมมติฐานที่ 10 การเรียนรู้ทางสังคม ซึ่งประกอบไปด้วยการเรียนรู้จากครอบครัว การเรียนรู้จากกลุ่ม การเรียนรู้จากสถานศึกษา การเรียนรู้จากหน่วยงานรัฐ การเรียนรู้จากสื่อมวลชน น่าจะมีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการปัจจุบัน และมาตรการอนาคต

2.6.2.2 การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัย

- 1) การรับรู้จากการรณรงค์ สื่อโฆษณา ประชาสัมพันธ์
- 2) การรับรู้จากประสบการณ์อุบัติเหตุจราจร
- 3) การรับรู้จากประสบการณ์จากการดำเนินคดีของตำรวจ

กล่าวโดยสรุป ตัวแปรการรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัยแบบต่าง ๆ ซึ่งประกอบด้วยการรับรู้จากการรณรงค์ โฆษณา ประชาสัมพันธ์ จากประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ จากประสบการณ์จากการดำเนินคดีของตำรวจ อาจกล่าวได้ว่าเป็นผลผลิตจากการปฏิสัมพันธ์ในสังคมที่มีความเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา ผู้รับรู้ได้รับการถ่ายทอด เกิดการรับรู้และเรียนรู้ในตัวเอง ซึ่งจะมีทำให้ผู้รับรู้ได้จดจำและระลึกถึงเกี่ยวกับเรื่องต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น และน่าจะเป็นสิ่งหนึ่งที่มีผลต่อการมีความคิดเห็นของผู้รับรู้ต่อการปฏิบัติในเรื่องหนึ่งเรื่องใดที่เกี่ยวข้องกับการที่รับรู้มา ดังนั้น การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัย จึงน่าจะมีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยในรูปแบบต่างๆ ด้วย ดังนั้น

สมมติฐานที่ 11 การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัย ซึ่งประกอบไปด้วยการรับรู้จากการณรงค์ สื่อโฆษณา ประชาสัมพันธ์ การรับรู้จากประสบการณ์อุบัติเหตุจราจร การรับรู้จากการดำเนินคดีของตำรวจ มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการปัจจุบัน และมาตรการอนาคต

2.6.2.3 ความรู้ความเข้าใจกฎหมายหมวกนิรภัย

เนื่องจากลักษณะความรู้ความเข้าใจเป็นส่วนสำคัญที่บุคคลจะต้องมีอยู่ไม่มากนัก การที่บุคคลจะมีความคิดเห็นต่อเรื่องใด ๆ ก็จะต้องมีความรู้เกี่ยวกับเรื่องนั้นเป็นพื้นฐาน ซึ่งในส่วนของกฎหมายหมวกนิรภัย บุคคลก็ควรจะต้องมีความรู้เบื้องต้นเช่นกันจึงจะสามารถจดจำ ระลึกเรื่องราวเกี่ยวกับกฎหมายได้ และสามารถนำไปใช้ได้ เช่นการมีความรู้ความเข้าใจในเนื้อหาของตัวบทกฎหมาย ความรู้เกี่ยวกับวิธีการปฏิบัติตามกฎหมาย และความรู้เกี่ยวกับวิธีการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยของตำรวจ และเมื่อมีความรู้ความเข้าใจเช่นนั้นดีแล้วก็จะส่งผลให้บุคคลผู้นั้นมีความคิดเห็นต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยในรูปแบบต่าง ๆ ที่แตกต่างกันออกไปด้วย ดังนั้น

สมมติฐานที่ 12 ความรู้ความเข้าใจกฎหมายหมวกนิรภัย ซึ่งประกอบไปด้วยความรู้ความเข้าใจในเนื้อหากฎหมาย ในวิธีการปฏิบัติตามกฎหมาย และในวิธีการบังคับใช้กฎหมายของตำรวจ น่าจะมีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการปัจจุบัน และมาตรการอนาคต

2.6.2.4 วิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจ ได้แก่

- 1) การจับกุมแบบเข้มงวดไม่เรียกร้องผลประโยชน์
- 2) การจับกุมแบบเข้มงวดและเรียกร้องผลประโยชน์
- 3) การจับกุมไม่เข้มงวด ต่อเนื่องไม่เรียกร้องผลประโยชน์
- 4) การจับกุมไม่เข้มงวด ต่อเนื่องและเรียกร้องผลประโยชน์
- 5) การปล่อยปละละเลยไม่จับกุม

เนื่องจากในเรื่องวิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจนี้ ยังไม่มีผู้ใดศึกษาวิจัยเพื่อหาความสัมพันธ์กับความคิดเห็นต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย หรืองานวิจัยอื่นใดที่มีลักษณะใกล้เคียงกัน งานวิจัยฉบับนี้เป็นการวิจัยครั้งแรก ผู้วิจัยมีข้อสมมติเกี่ยวกับวิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจในลักษณะที่ต่างกันไป น่าจะมีความสัมพันธ์ หรือส่งผลกับบุคคลที่อาจได้รับการปฏิบัติเกี่ยวกับการจับกุมตำรวจในลักษณะต่าง ๆ ที่แตกต่างกันออกไป บางคนอาจเสียประโยชน์จากการจับกุม บางคนอาจพอใจ บางคนอาจไม่พอใจ จึงน่าจะส่งผลให้บุคคลนั้น ๆ เกิดมีทัศนคติ หรือมีความคิดเห็นต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยในรูปแบบที่ต่างกันได้ ฉะนั้น วิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจ จึงน่าจะต้องมีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยในรูปแบบต่าง ๆ ด้วย ดังนั้น

สมมติฐานที่ 13 วิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจ ซึ่งประกอบด้วย การจับกุมแบบเข้มงวด ไม่เรียกร้องผลประโยชน์ การจับกุมแบบเข้มงวดเรียกร้องผลประโยชน์ การจับกุมแบบไม่สม่ำเสมอต่อเนื่อง ไม่เรียกร้องผลประโยชน์ การจับกุมแบบไม่สม่ำเสมอ ต่อเนื่องเรียกร้องผลประโยชน์ และการปล่อยปละละเลย มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการปัจจุบัน และมาตรการอนาคต