

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลและอภิปรายผล

ผลการศึกษาความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยในเขตเทศบาลนครขอนแก่น สามารถนำเสนอข้อมูลโดยแบ่งออกเป็น 4 ส่วน ดังนี้

4.1 คุณลักษณะส่วนบุคคล ลักษณะทั่วไปของปัจจัยด้านจิตวิทยาสังคม ลักษณะทั่วไปของมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย และการเลือกมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เหมาะสมของกลุ่มตัวอย่าง

4.2 ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการปัจจุบันและมาตรการอนาคต

4.3 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยมาตรการปัจจุบันและมาตรการอนาคต

4.4 การเสนอแบบจำลองการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เหมาะสม เพื่อบังคับใช้ในเขตเทศบาลนครขอนแก่น

4.1 ลักษณะทั่วไปของคุณลักษณะส่วนบุคคล ลักษณะทั่วไปของปัจจัยด้านจิตวิทยาสังคม ลักษณะทั่วไปของปัจจัยด้านมาตรการบังคับใช้กฎหมาย และลักษณะการเลือกมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย

4.1.1 ลักษณะทั่วไปของคุณลักษณะส่วนบุคคล

ข้อมูลอันเป็นลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างในที่นี้ได้แสดงเป็นจำนวน ร้อยละ ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส อาชีพ รายได้ การเป็นเจ้าของพาหนะ ชนิดของพาหนะที่ใช้ในชีวิตประจำวัน และประสบการณ์อุบัติเหตุจราจร สรุปได้ดังนี้

4.1.1.1 เพศ กลุ่มตัวอย่างเป็น เพศชาย และเพศหญิง ร้อยละ 56.50 และ 43.50 ตามลำดับ

4.1.1.2 อายุ กลุ่มตัวอย่างมีอายุระหว่าง 21 - 30 ปี มากที่สุด รองลงมา คือ กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี, อายุ 31 ปี - 40 ปี, อายุ 41 ปี - 50 ปี, อายุตั้งแต่ 51 ปีขึ้นไป ร้อยละ 36.30, 29.60, 18.40, 11.20 และร้อยละ 4.50 ตามลำดับ

4.1.1.3 **ระดับการศึกษา** กลุ่มตัวอย่างมีการศึกษาในระดับปริญญาตรีมากที่สุด รองลงมา คือ กลุ่มตัวอย่างที่มีการศึกษาในระดับมัธยมศึกษา, อาชีวศึกษา/ประกาศนียบัตร, ประถมศึกษา, สูงกว่าปริญญาตรี และอื่น ๆ (เนติบัณฑิตไทย) ร้อยละ 33.20, 26.70, 23.30, 14.60 และร้อยละ 1.70 ตามลำดับ

4.1.1.4 **สถานภาพสมรส** กลุ่มตัวอย่าง มีสถานภาพโสด มากที่สุด รองลงมาคือ สมรส หย่าร้าง และ หม้าย/คู่สมรสเสียชีวิต ร้อยละ 59.90, 38.60, 1.00 และร้อยละ 0.50 ตามลำดับ

4.1.1.5 **อาชีพ** กลุ่มตัวอย่างเป็นนักเรียน/นักศึกษา มากที่สุด รองลงมาคือ ประกอบอาชีพ รับราชการ, อาชีพส่วนตัว, รับจ้างทั่วไป, พนักงานบริษัท/ห้างร้าน/ธนาคาร,ค้าขาย, ไม่มีอาชีพ และ พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 39.60 24.30, 10.10, 9.90, 6.20, 5.00, 2.70 และร้อยละ 2.20 ตามลำดับ

4.1.1.6 **รายได้ต่อเดือน** กลุ่มตัวอย่างมีรายได้ต่อเดือน ระหว่าง 1,000-5,000 บาท มากที่สุด รองลงมาคือกลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ 5,001 - 10,000 บาท, รายได้ 10,001 - 15,000 บาท, รายได้ 15,001 - 20,000 บาท และ รายได้ 20,001 บาทขึ้นไป ร้อยละ 61.90 25.70, 5.40, 4.0 และร้อยละ 3.00 ตามลำดับ

4.1.1.7 **การเป็นเจ้าของพาหนะ** กลุ่มตัวอย่างมีรถจักรยานยนต์เป็นของตนเองมากที่สุด รองลงมาคือ มีทั้งรถจักรยานยนต์และรถยนต์เป็นของตนเอง, ไม่มีรถทั้งสองชนิดเป็นของตนเอง และมีรถยนต์เป็นของตนเอง ร้อยละ 47.50, 29.00, 16.10 และร้อยละ 7.40 ตามลำดับ

4.1.1.8 **ชนิดของพาหนะที่ใช้ในชีวิตประจำวัน** กลุ่มตัวอย่างใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในชีวิตประจำวัน มากที่สุด รองลงมาคือ ใช้ทั้งรถจักรยานยนต์และรถยนต์, ใช้รถยนต์ และใช้รถรับจ้าง/รถโดยสาร ร้อยละ 54.6, 20.3, 15.10 และร้อยละ 9.9 ตามลำดับ

4.1.1.9 **ประสบการณ์อุบัติเหตุจราจร** กลุ่มตัวอย่างเคยประสบอุบัติเหตุจราจร และพบเห็นคนอื่นประสบอุบัติเหตุจราจร มากที่สุด รองลงมาคือ กลุ่มตัวอย่างที่เคยพบเห็นคนอื่นประสบอุบัติเหตุจราจร, เคยประสบอุบัติเหตุจราจร (ด้วยตนเอง/คนในครอบครัว) และไม่เคยประสบอุบัติเหตุจราจร (ไม่ว่าด้วยตนเอง/คนในครอบครัว) ร้อยละ 36.10, 24.90, 21.40 และร้อยละ 17.70 ตามลำดับ ดังปรากฏตามตารางที่ 2

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตาม เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส อาชีพ รายได้ การเป็นเจ้าของพาหนะ ชนิดของพาหนะที่ใช้ในปัจจุบัน และประสบการณ์อุบัติเหตุจราจร

คุณลักษณะส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	226	56.50
หญิง	174	43.50
รวม	400	100.00
อายุ		
ต่ำกว่า 20 ปี	119	29.60
21 ปี - 30 ปี	146	36.30
31 ปี - 40 ปี	74	18.40
41 ปี - 50 ปี	45	11.20
51 ปี ขึ้นไป	18	4.50
รวม	402	100.00
ระดับการศึกษา		
ประถมศึกษา	59	14.60
มัธยมศึกษา	108	26.70
อาชีวศึกษา/ประกาศนียบัตรวิชาชีพ	94	23.30
ปริญญาตรี	134	33.20
สูงกว่าปริญญาตรี	7	1.70
รวม	404	100.00

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตาม เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส อาชีพ รายได้ การเป็นเจ้าของพาหนะ ชนิดของพาหนะที่ใช้ในปัจจุบัน และประสบการณ์อุบัติเหตุจราจร (ต่อ)

คุณลักษณะส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
สถานภาพสมรส		
โสด	242	59.90
สมรส	156	38.60
หย่าร้าง	4	1.00
หม้าย/คู่สมรสเสียชีวิต	2	0.50
รวม	404	100.00
อาชีพ		
นักเรียน/นักศึกษา	160	39.60
รับราชการ	98	24.30
รัฐวิสาหกิจ	9	2.20
พนักงานบริษัท/ห้างร้าน/ธนาคาร	25	6.20
ค้าขาย	20	5.00
รับจ้างทั่วไป	40	9.90
ประกอบอาชีพส่วนตัว	41	10.10
อื่นๆ	11	2.70
รวม	404	100.00
รายได้		
1000 - 5000 บาท	250	61.90
5001 - 10000 บาท	104	25.70
10001 - 15000 บาท	22	5.40
15001 - 20000 บาท	16	4.40
20001 บาท ขึ้นไป	12	3.00
รวม	404	100.00

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตาม เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส อาชีพ รายได้ การเป็นเจ้าของพาหนะ ชนิดของพาหนะที่ใช้ในปัจจุบัน และประสบการณ์อุบัติเหตุจราจร (ต่อ)

คุณลักษณะส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
การเป็นเจ้าของพาหนะ		
มีรถจักรยานยนต์เป็นของตนเอง	192	47.50
มีรถยนต์เป็นของตนเอง	30	7.40
มีทั้งรถจักรยานยนต์และรถยนต์เป็นของตนเอง	117	29.00
ไม่มีรถทั้งสองชนิดเป็นของตนเอง	65	16.10
รวม	404	100.00
ชนิดของพาหนะที่ใช้ในชีวิตประจำวัน		
ใช้รถจักรยานยนต์	220	54.60
ใช้รถยนต์	61	15.10
ใช้ทั้งรถจักรยานยนต์และรถยนต์	82	20.30
ใช้รถรับจ้าง/รถโดยสารประจำทาง	40	9.90
รวม	403	100.00
ประสบการณ์อุบัติเหตุจราจร		
เคยประสบอุบัติเหตุจราจร (ด้วยตนเอง/คนในครอบครัว)	86	21.40
เคยพบเห็นคนอื่นประสบอุบัติเหตุจราจร	100	24.90
เคยประสบอุบัติเหตุจราจรและพบเห็นคนอื่นประสบอุบัติเหตุจราจร	145	36.10
ไม่เคยประสบอุบัติเหตุจราจร (ไม่ว่าด้วยตนเอง/คนในครอบครัว)	71	17.70
ไม่เคยพบเห็นคนอื่นประสบอุบัติเหตุจราจร	2	0.50
รวม	402	100.00

4.1.2 ลักษณะทั่วไปทางด้านจิตวิทยาสังคม

ข้อมูลอันเป็นลักษณะทั่วไปของปัจจัยด้านจิตวิทยาสังคมของกลุ่มตัวอย่าง สรุปได้ดังนี้

4.1.2.1 **ความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้ทางสังคม** กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้ทางสังคมอยู่ในระดับ “มาก” รองลงมาคือ ระดับ “ปานกลาง” และ ระดับ “น้อย” ร้อยละ 66.50, 33.50 และร้อยละ 0.00 ตามลำดับ

1) **ความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้จากครอบครัว** กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความคิดเห็น เกี่ยวกับการเรียนรู้จากครอบครัวอยู่ในระดับ “มาก” รองลงมา คือ ระดับ “ปานกลาง” และ ระดับ “น้อย” ร้อยละ 66.80, 26.50 และ ร้อยละ 6.70 ตามลำดับ

2) **ความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้จากกลุ่มเพื่อน** กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้จากกลุ่มเพื่อนอยู่ในระดับ “มาก” รองลงมาคือ ระดับ “ปานกลาง” และ ระดับ “น้อย” ร้อยละ 51.20, 39.10 และร้อยละ 9.70 ตามลำดับ

3) **ความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้จากสถานศึกษา** กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้จากสถานศึกษาอยู่ในระดับ “มาก” รองลงมาคือ ระดับ “ปานกลาง” และ ระดับ “น้อย” ร้อยละ 72.80, 24.80 และร้อยละ 2.50 ตามลำดับ

4) **ความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้จากหน่วยงานของรัฐ** กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีความ คิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้จากหน่วยงานของรัฐอยู่ในระดับ “มาก” รองลงมาคือ ระดับ “ปานกลาง” และ ระดับ “น้อย” ร้อยละ 58.40, 33.9 และร้อยละ 7.7 ตามลำดับ

5) **ความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้จากสื่อมวลชน** กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้จากสื่อมวลชนอยู่ในระดับ “มาก” รองลงมาคือ ระดับ “ปานกลาง” และ ระดับ “น้อย” ร้อยละ 78.0, 22.0 และร้อยละ 0.00 ตามลำดับ ดังรายละเอียดแสดงในตารางที่ 3

ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้ทางสังคม การเรียนรู้จากครอบครัว การเรียนรู้จากกลุ่มเพื่อน การเรียนรู้จากหน่วยงานของรัฐ และ การเรียนรู้จากสื่อมวลชน

ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับ ปัจจัยด้านจิตวิทยาสังคม	จำนวน	ร้อยละ
การเรียนรู้ทางสังคม		
น้อย	0	0.0
ปานกลาง	135	33.5
มาก	268	66.5
รวม	403	100.0
การเรียนรู้จากครอบครัว		
น้อย	27	6.7
ปานกลาง	107	26.5
มาก	270	66.8
รวม	404	100.0
การเรียนรู้จากกลุ่มเพื่อน		
น้อย	39	9.7
ปานกลาง	158	39.1
มาก	207	51.2
รวม	404	100.0
การเรียนรู้จากสถานศึกษา		
น้อย	10	2.5
ปานกลาง	100	24.8
มาก	294	72.8
รวม	404	100.0

ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้ทางสังคม การเรียนรู้จากครอบครัว การเรียนรู้จากกลุ่มเพื่อน การเรียนรู้จากหน่วยงานของรัฐ และ การเรียนรู้จากสื่อมวลชน (ต่อ)

ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับ ปัจจัยด้านจิตวิทยาสังคม	จำนวน	ร้อยละ
การเรียนรู้จากหน่วยงานของรัฐ		
น้อย	31	7.7
ปานกลาง	137	33.9
มาก	236	58.4
รวม	404	100.0
การเรียนรู้จากสื่อมวลชน		
น้อย	0	0.0
ปานกลาง	89	22.0
มาก	315	78.0
รวม	404	100.0

4.1.2.2 **ความรู้ความเข้าใจกฎหมายหมวกนิรภัย** กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีความรู้ความเข้าใจกฎหมายหมวกนิรภัย ในระดับ “มาก” รองลงมาคือ ระดับ “ปานกลาง” ร้อยละ 80.4, 19.6 และ ในระดับ “น้อย” ไม่มี ตามลำดับ

1) **ความรู้ความเข้าใจในเนื้อหากฎหมายหมวกนิรภัย** กลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่ มีความรู้ความเข้าใจในเนื้อหากฎหมายหมวกนิรภัย ในระดับ “มาก” รองลงมาคือ ระดับ “ปานกลาง” ร้อยละ 89.5, 10.5 และ ในระดับ “น้อย” ไม่มี ตามลำดับ

2) **ความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติตามกฎหมายหมวกนิรภัย** กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติตามกฎหมายหมวกนิรภัย ในระดับ “มาก” มากที่สุด รองลงมาคือ ระดับ “ปานกลาง” และ ระดับ “น้อย” ร้อยละ 74.5 21.8 และ 3.7 ตามลำดับ

3) ความรู้ความเข้าใจในวิธีการบังคับใช้กฎหมาย กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความรู้ความเข้าใจในวิธีการบังคับใช้กฎหมาย ในระดับ “น้อย” มากที่สุด รองลงมาคือ ระดับ “ปานกลาง” และระดับ “มาก” ร้อยละ 50.2, 33.7 และ 16.1 ตามลำดับ ดังรายละเอียดแสดงในตารางที่ 4

ตารางที่ 4 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับความรู้ความเข้าใจกฎหมายหมวดนิรภัย ความรู้ความเข้าใจในเนื้อหากฎหมายหมวดนิรภัย ความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติตามกฎหมายหมวดนิรภัย และความรู้ความเข้าใจในวิธีการบังคับใช้กฎหมาย

ปัจจัยด้านจิตวิทยาสังคม	จำนวน	ร้อยละ
ความรู้ความเข้าใจกฎหมายหมวดนิรภัย		
น้อย	0	0.0
ปานกลาง	79	19.6
มาก	324	80.4
รวม	403	100.0
ความรู้ความเข้าใจในเนื้อหากฎหมายหมวดนิรภัย		
น้อย	0	0.0
ปานกลาง	42	10.5
มาก	358	89.5
รวม	400	100.0
ความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติตามกฎหมายหมวดนิรภัย		
น้อย	15	3.7
ปานกลาง	88	21.8
มาก	301	74.5
รวม	404	100.0

ตารางที่ 4 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับความรู้ความเข้าใจกฎหมายหมวกนิรภัย
 ความรู้ความเข้าใจในเนื้อหากฎหมายหมวกนิรภัย ความรู้ความเข้าใจในการปฏิบัติตามกฎหมาย
 หมวกนิรภัย และความรู้ความเข้าใจในวิธีการบังคับใช้กฎหมาย (ต่อ)

ปัจจัยด้านจิตวิทยาสังคม	จำนวน	ร้อยละ
ความรู้ความเข้าใจในวิธีการบังคับใช้กฎหมาย		
น้อย	203	50.2
ปานกลาง	136	33.7
มาก	65	16.1
รวม	404	100.0

4.1.2.3 **ความคิดเห็นเกี่ยวกับการรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัย** กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัยอยู่ในระดับ “มาก” มากที่สุด รองลงมาคือ ระดับ “ปานกลาง” ร้อยละ 91.3 และ 8.7 ตามลำดับ ส่วนในระดับ “น้อย” ไม่มี

1) ความคิดเห็นเกี่ยวกับการรับรู้จากการรณรงค์ สื่อโฆษณา ประชาสัมพันธ์ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัยอยู่ในระดับ “มาก” มากที่สุด รองลงมา คือ ระดับ “ปานกลาง” ร้อยละ 88.6 และ 11.4 ตามลำดับ ส่วนในระดับ “น้อย” ไม่มี

2) ความคิดเห็นเกี่ยวกับการรับรู้จากประสบการณ์อุบัติเหตุจราจร กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัยอยู่ในระดับ “มาก” มากที่สุด รองลงมา คือ ระดับ “ปานกลาง” ร้อยละ 89.1 และ 10.9 ตามลำดับ ส่วนในระดับ “น้อย” ไม่มี

3) ความคิดเห็นเกี่ยวกับการรับรู้จากการดำเนินคดีของตำรวจ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัยอยู่ในระดับ “มาก” มากที่สุด รองลงมาคือ ระดับ “ปานกลาง” ร้อยละ 74.8 และ 25.3 ตามลำดับ ส่วนในระดับ “น้อย” ไม่มี ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 5

ตารางที่ 5 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการรับรู้กฎหมาย
หมวดนิรภัย การรับรู้จากการรณรงค์ สื่อโฆษณา ประชาสัมพันธ์ การรับรู้จากประสบการณ์
อุบัติเหตุจราจร การรับรู้จากการดำเนินคดีของตำรวจ

ปัจจัยด้านจิตวิทยาสังคม	จำนวน	ร้อยละ
การรับรู้กฎหมายหมวดนิรภัย		
น้อย	0	0.0
ปานกลาง	35	8.7
มาก	369	91.3
รวม	404	100.0
การรับรู้จากการรณรงค์ สื่อโฆษณา ประชาสัมพันธ์		
น้อย	0	0.0
ปานกลาง	46	11.4
มาก	358	88.6
รวม	404	100.0
การรับรู้จากประสบการณ์อุบัติเหตุจราจร		
น้อย	0	0.0
ปานกลาง	44	10.9
มาก	359	89.1
รวม	403	100.0
การรับรู้จากการดำเนินคดีของตำรวจ		
น้อย	0	0.0
ปานกลาง	101	25.3
มาก	299	74.8
รวม	400	100.0

4.1.2.4 **ความคิดเห็นเกี่ยวกับวิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจ** กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับวิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจ อยู่ในระดับ “ปานกลาง” มากที่สุด รองลงมาคือ ระดับ “มาก” และ ระดับ “น้อย” ร้อยละ 59.9, 37.9 และร้อยละ 2.2 ตามลำดับ

1) ความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบเข้มงวดไม่เรียกร้องผลประโยชน์ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบเข้มงวดไม่เรียกร้องผลประโยชน์ อยู่ในระดับ “มาก” มากที่สุด รองลงมาคือ ระดับ “น้อย” และ “ปานกลาง” ร้อยละ 81.7, 9.9 และร้อยละ 8.4 ตามลำดับ

2) ความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบเข้มงวดเรียกร้องผลประโยชน์ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบเข้มงวดเรียกร้องผลประโยชน์ อยู่ในระดับ “มาก” มากที่สุด รองลงมาคือ ระดับ “น้อย” และ ระดับ “ปานกลาง” ร้อยละ 55.2, 35.9 และร้อยละ 8.9 ตามลำดับ

3) ความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมไม่สม่ำเสมอไม่เรียกร้องผลประโยชน์ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมไม่สม่ำเสมอไม่เรียกร้องผลประโยชน์ อยู่ในระดับ “มาก” มากที่สุด รองลงมาคือ ระดับ “น้อย” และระดับ “ปานกลาง” ร้อยละ 59.4, 28.7 และร้อยละ 11.9 ตามลำดับ

4) ความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมไม่สม่ำเสมอเรียกร้องผลประโยชน์ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมไม่สม่ำเสมอ เรียกร้องผลประโยชน์ อยู่ในระดับ “มาก” มากที่สุด รองลงมา คือ ระดับ “น้อย” และระดับ “ปานกลาง” ร้อยละ 59.4, 30.4 และร้อยละ 10.1 ตามลำดับ

5) ความคิดเห็นเกี่ยวกับการปล่อยปลະละเลยไม่จับกุม กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความคิดเห็น เกี่ยวกับวิธีการปล่อยปลະละเลยไม่จับกุม อยู่ในระดับ “มาก” มากที่สุด รองลงมา คือ ระดับ “น้อย” และ ระดับ “ปานกลาง” ร้อยละ 62.6, 31.4 และร้อยละ 5.9 ตามลำดับ ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 6

ตารางที่ 6 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับวิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจ การจับกุมแบบเข้มงวดไม่เรียกร้องผลประโยชน์ การจับกุมแบบเข้มงวดเรียกร้องผลประโยชน์ การจับกุมไม่สม่ำเสมอไม่เรียกร้องผลประโยชน์ การจับกุมไม่สม่ำเสมอเรียกร้องผลประโยชน์ และการปล่อยปละละเลยไม่จับกุม

ปัจจัยด้านจิตวิทยาสังคม	จำนวน	ร้อยละ
วิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจ		
น้อย	9	2.2
ปานกลาง	242	59.9
มาก	153	37.9
รวม	404	100.0
การจับกุมแบบเข้มงวดไม่เรียกร้องผลประโยชน์		
น้อย	40	9.9
ปานกลาง	34	8.4
มาก	330	81.7
รวม	404	100.0
การจับกุมแบบเข้มงวดเรียกร้องผลประโยชน์		
น้อย	145	35.9
ปานกลาง	36	8.9
มาก	223	55.2
รวม	404	100.0

ตารางที่ 6 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับวิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจ การจับกุมแบบเข้มงวดไม่เรียกร้องผลประโยชน์ การจับกุมแบบเข้มงวดเรียกร้องผลประโยชน์ การจับกุมไม่สม่ำเสมอไม่เรียกร้องผลประโยชน์ การจับกุมไม่สม่ำเสมอเรียกร้องผลประโยชน์ และการปล่อยปละละเลยไม่จับกุม (ต่อ)

ปัจจัยด้านจิตวิทยาสังคม	จำนวน	ร้อยละ
การจับกุมไม่สม่ำเสมอไม่เรียกร้องผลประโยชน์		
น้อย	116	28.7
ปานกลาง	48	11.9
มาก	240	59.4
รวม	404	100.0
การจับกุมไม่สม่ำเสมอเรียกร้องผลประโยชน์		
น้อย	123	30.4
ปานกลาง	41	10.1
มาก	240	59.4
รวม	404	100.0
การปล่อยปละละเลยไม่จับกุม		
น้อย	127	31.4
ปานกลาง	24	5.9
มาก	253	62.6
รวม	404	100.0

4.1.3 ลักษณะทั่วไปของปัจจัยด้านมาตรการบังคับใช้กฎหมาย ข้อมูลอันเป็นระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย สรุปได้ดังนี้

4.1.3.1 ความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการปัจจุบัน กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยชนิดมาตรการปัจจุบัน ในระดับ “มาก” มากที่สุด รองลงมา คือ ระดับ “ปานกลาง” และ ระดับ “น้อย” ร้อยละ 71.6, 25.6 และร้อยละ 2.7 ตามลำดับ

4.1.3.2 ความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยชนิดมาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ ในระดับ “มาก” มากที่สุด รองลงมา คือ ระดับ “ปานกลาง” และระดับ “น้อย” ร้อยละ 69.8, 18.5 และร้อยละ 6.6 ตามลำดับ

4.1.3.3 ความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยชนิดมาตรการปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ ในระดับ “มาก” มากที่สุด รองลงมาคือ ระดับ “ปานกลาง” และระดับ “น้อย” ร้อยละ 70.0, 21.2 และร้อยละ 8.9 ตามลำดับ

4.1.3.4 ความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการอนาคต กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย ชนิดมาตรการอนาคต ในระดับ “มาก” มากที่สุด รองลงมา คือ ระดับ “ปานกลาง” และระดับ “น้อย” ร้อยละ 85.0, 13.3 และร้อยละ 1.2 ตามลำดับ

4.1.3.5 ความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการอนาคตแบบเป็นทางการ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยชนิดมาตรการอนาคตแบบเป็นทางการ ในระดับ “มาก” มากที่สุด รองลงมา คือ ระดับ “ปานกลาง” และระดับ “น้อย” ร้อยละ 75.1, 20.0 และร้อยละ 4.90 ตามลำดับ

4.1.3.6 ความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยชนิดมาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ ในระดับ “มาก” มากที่สุด รองลงมา คือ ระดับ “ปานกลาง” และระดับ “น้อย” ร้อยละ 90.1, 9.40 และร้อยละ 0.5 ตามลำดับ ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 7

ตารางที่ 7 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการปัจจุบัน และมาตรการอนาคต

ปัจจัยด้านมาตรการบังคับใช้ กฎหมายหมวกนิรภัย	จำนวน	ร้อยละ
มาตรการปัจจุบัน		
น้อย	11	2.70
ปานกลาง	104	25.60
มาก	291	71.60
รวม	406	99.90
มาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ		
น้อย	27	6.60
ปานกลาง	75	18.50
มาก	304	69.80
รวม	406	94.90
มาตรการปัจจุบัน แบบไม่เป็นทางการ		
น้อย	36	8.90
ปานกลาง	86	21.20
มาก	284	70.00
รวม	406	100.00
มาตรการอนาคต		
น้อย	5	1.20
ปานกลาง	54	13.30
มาก	347	85.50
รวม	406	100.00

ตารางที่ 7 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการปัจจุบัน และมาตรการอนาคต (ต่อ)

ปัจจัยด้านมาตรการบังคับใช้ กฎหมายหมวกนิรภัย	จำนวน	ร้อยละ
มาตรการอนาคตแบบเป็นทางการ		
น้อย	20	4.90
ปานกลาง	81	20.00
มาก	305	75.10
รวม	406	100.00
มาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ		
น้อย	2	0.50
ปานกลาง	38	9.40
มาก	366	90.10
รวม	406	100.00

4.1.4 ข้อมูลการเลือกมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย

ข้อมูลอันเป็นลักษณะการเลือกมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เหมาะสม สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่าง (406 คน) เลือกมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการอนาคต เป็นส่วนมากสูงถึง ร้อยละ 67.48 (274 คน) รองลงมา เลือกมาตรการปัจจุบัน ร้อยละ 29.55 (120 คน) และในประการสุดท้าย ไม่ตัดสินใจเลือกทั้งสองมาตรการแต่ได้ให้ข้อเสนอแนะอื่น ๆ ร้อยละ 2.95 (12 คน) ดังปรากฏผลแสดงในตารางที่ 8 ดังนี้

ตารางที่ 8 การเลือกมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยตามความต้องการของกลุ่มตัวอย่าง
(N = 406 คน)

มาตรการบังคับใช้ กฎหมายหมวกนิรภัย	จำนวน 406 คน	เหตุผลที่เลือก
1. มาตรการปัจจุบัน	120 (ร้อยละ 29.55)	1. ยึดหยุ่น ต่อรองได้ ใช้ดุลยพินิจได้ เหมาะกับสังคมไทย 2. มาตรการในอนาคตรุนแรงเกินไป 3. เหมาะสมกับยุค IMF แล้ว 4. ไม่ยุ่งยากสลับซับซ้อน ไม่เสียเวลา ไม่สิ้นเปลืองงบประมาณ ตำรวจไม่ต้องทำงานหนัก โดยเฉพาะการเก็บข้อมูลผู้กระทำความผิด 5. เพิ่มความเข้มในการปฏิบัติจะดีขึ้นมาก
2. มาตรการอนาคต	274 (ร้อยละ 67.48)	1. มีแนวโน้มสนใจให้ปฏิบัติตามมากกว่า ทำให้เกิดจิตสำนึกมากกว่าแบบเก่า การกระทำความผิดจะลดน้อยลง 2. มีมาตรการอื่น ๆ ให้เลือกใช้มากกว่า เหมาะสมกับความเปลี่ยนแปลงทางสังคม 3. เป็นการช่วยระเบียบวินัยให้คนไทยเคารพกฎหมายมากขึ้น 4. เข้มงวด รุนแรงดี ทำให้ผู้ใช้ จักรยานยนต์เคารพกฎหมายมากขึ้น 5. มาตรการเป็นขั้นตอนเหมาะสมกับนิสัยคนไทยที่ต้องบังคับ 6. มีการใช้เหตุผลประกอบการใช้มาตรการที่ดี ผู้กระทำความผิดจะรู้ตัวว่าจะพบกับอะไรบ้างเมื่อจะกระทำความผิด มีโอกาสปรับปรุงแก้ไขตัวเอง ระมัดระวังไม่กระทำความผิดอีก 7. ให้คนไม่รู้จักกฎหมายมีโอกาสตั้งตัว พร้อมรับสถานการณ์ 8. ให้ทำงานเพื่อสังคมดีมาก ควรรับทำ 9. ประชาชนมีส่วนร่วมในการแจ้งให้ ตำรวจจับกุมได้ มีการให้รางวัล 10. การจัดเก็บข้อมูลจะเป็นฐานการใช้มาตรการอื่น ๆ ที่ดีต่อไป 11. ดัดนิสัยพวกมีเงินเสียค่าปรับแต่ไม่ยอมสวมหมวกนิรภัย

ตารางที่ 8 การเลือกมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยตามความต้องการของกลุ่มตัวอย่าง
(N = 406 คน) (ต่อ)

มาตรการบังคับใช้ กฎหมายหมวกนิรภัย	จำนวน 406 คน	เหตุผลที่เลือก
3. ข้อเสนอแนะอื่น ๆ	12 (ร้อยละ 2.95)	1. ควรบังคับใช้กฎหมายให้เข้มงวด เพิ่มตำรวจในการจับกุม 2. ควรกำหนดค่าปรับให้ชัดเจน แน่นนอน และเป็นลำดับขั้น 3. ควรเพิ่มโทษตามจำนวนครั้งของการกระทำความผิด 4. ไม่ควรใช้การเพิกถอนใบขับขี่ หรือขึ้นศาลจราจร (รุนแรงไป) 5. ควรยกเลิกกฎหมายหมวกนิรภัย 6. มาตรการอนาคต เปิดช่องให้ตำรวจใช้หาประโยชน์มากขึ้น 7. ควรเน้นการรณรงค์ โฆษณา ประชาสัมพันธ์ให้มากกว่าเดิม 8. มาตรการอนาคตบางอย่างอาจใช้ไม่ได้ในทางปฏิบัติ 9. ควรนำมาตรการทั้งสองแบบมาประยุกต์ใช้ด้วยกัน

4.2 ระดับความคิดเห็นของผู้ที่เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย

ข้อมูลอันเป็นลักษณะระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างในที่นี้ได้แสดงเป็นจำนวนร้อยละ สรุปได้ดังนี้ คือ

ความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการปัจจุบัน พบว่า ผู้ประกอบอาชีพค้าขาย และรับจ้าง มีระดับความคิดเห็นในระดับ "ปานกลาง" กับมาตรการดังกล่าว มากที่สุด รองลงมา คือ ผู้มีอาชีพเป็นพนักงานธนาคาร บริษัท ห้างร้าน, ผู้ประกอบอาชีพส่วนตัว, นักเรียน/นักศึกษา, ผู้ที่รับราชการ, ผู้ไม่มีอาชีพ และพนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 80.0, 72.0, 70.7, 65.8, 61.6, 54.5, และ ร้อยละ 44.4 ตามลำดับ

ความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ พบว่า พนักงานรัฐวิสาหกิจ มีระดับความคิดเห็นในระดับ "ปานกลาง" กับมาตรการดังกล่าว มากที่สุด รองลงมา รับจ้างทั่วไป, ผู้ประกอบอาชีพ

ค้าขาย, ผู้ประกอบอาชีพส่วนตัว, นักเรียน/นักศึกษา, ผู้ที่รับราชการ, พนักงานธนาคาร บริษัท ห้างร้าน และ ผู้ไม่มีอาชีพ ร้อยละ 88.9, 72.5, 80.0, 68.3, 67.7, 59.6, 48.0 และ ร้อยละ 45.5 ตามลำดับ

ความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ พบว่า พนักงานบริษัท/ห้างร้าน/ธนาคาร มีระดับความคิดเห็น ในระดับ "ปานกลาง" กับมาตรการดังกล่าว มากที่สุด รองลงมาคือ ผู้ไม่มีอาชีพ, ค้าขาย, อาชีพส่วนตัว, รับราชการ, นักเรียน/นักศึกษา และรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 88.0, 81.8, 90.0, 73.8, 73.7, 68.3, และร้อยละ 44.4 ตามลำดับ

ความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการอนาคต พบว่า ผู้ไม่มีอาชีพ มีระดับความคิดเห็นกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ "ปานกลาง" มากที่สุด รองลงมาคือ ผู้ประกอบอาชีพส่วนตัว, พนักงานธนาคาร บริษัท ห้างร้าน, ค้าขาย, นักเรียน/นักศึกษา, รับจ้างทั่วไป, รับราชการ และพนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 90.9, 85.4, 84.0, 80.0, 70.2, 70.0, 68.7 และร้อยละ 66.7 ตามลำดับ

ความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการอนาคตแบบเป็นทางการ พบว่า ผู้ไม่มีอาชีพ มีระดับความคิดเห็นกับ มาตรการดังกล่าว ในระดับ "ปานกลาง" มากที่สุด รองลงมาคือ ผู้ประกอบอาชีพส่วนตัว, ค้าขาย, พนักงาน ธนาคาร บริษัท ห้างร้าน, พนักงานรัฐวิสาหกิจ, นักเรียน/นักศึกษา, ผู้ที่ประกอบอาชีพ รับจ้างทั่วไป และ ผู้ที่รับราชการ ร้อยละ 90.0, 87.8, 85.0, 80.0, 77.8, 72.7, 72.5 และ ร้อยละ 71.7 ตามลำดับ

ความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ พบว่า ผู้ไม่มีอาชีพ มีระดับความคิดเห็น กับมาตรการดังกล่าว ในระดับ "ปานกลาง" มากที่สุด รองลงมา คือ พนักงานธนาคาร บริษัท ห้างร้าน, รับจ้าง ทั่วไป, ผู้ประกอบอาชีพส่วนตัว, ค้าขาย, รับราชการ, นักเรียน/นักศึกษา และ พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 90.9, 84.0, 77.5, 75.6, 75.0, 74.7, 70.8 และร้อยละ 66.7 ตามลำดับ ปรากฏผลดังแสดงในตารางที่ 9 ดังนี้

ตารางที่ 9 ระดับความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามลักษณะอาชีพ ประกอบด้วยนักเรียน/นักศึกษา ราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ พนักงานห้างร้าน บริษัท และธนาคาร ค้าขาย รับจ้างทั่วไป ประกอบอาชีพส่วนตัว และ ไม่มีอาชีพ

ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง		อาชีพ						
ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมาย								
หมวดนิรภัย	นักเรียน นักศึกษา	ราชการ	รัฐวิสาหกิจ	พนักงาน บริษัท ห้างร้าน	ค้าขาย	รับจ้าง ทั่วไป	อาชีพ ส่วนตัว	ไม่มี อาชีพ
มาตรการปัจจุบัน								
น้อย	18.6 (30)	19.2 (19)	22.2 (2)	12.0 (3)	5.0 (1)	5.0 (2)	12.0 (5)	36.0 (4)
ปานกลาง	65.8 (106)	61.6 (61)	44.4 (4)	72.0 (18)	80.0 (16)	80.0 (32)	70.7 (29)	54.5 (6)
มาก	15.5 (25)	19.2 (19)	33.3 (3)	16.0 (4)	15.0 (3)	15.0 (6)	17.1 (7)	9.1 (1)
รวม	100.0 (161)	100.0 (99)	100.0 (9)	100.0 (25)	100.0 (20)	100.0 (40)	100.0 (41)	100.0 (11)
มาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ								
น้อย	21.1 (34)	25.3 (25)	0.0 (0)	40.0 (10)	25.0 (5)	22.5 (9)	31.7 (13)	54.5 (6)
ปานกลาง	67.7 (109)	59.6 (59)	88.9 (8)	48.0 (12)	70.0 (14)	72.5 (29)	68.3 (28)	45.5 (5)
มาก	11.2 (18)	15.2 (15)	11.1 (1)	12.0 (3)	5.0 (1)	5.0 (2)	0.0 (0)	0.0 (0)
รวม	100.0 (161)	100.0 (99)	100.0 (9)	100.0 (25)	100.0 (20)	100.0 (40)	100.0 (41)	100.0 (11)

ตารางที่ 9 ระดับความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามลักษณะอาชีพ ประกอบด้วยนักเรียน/นักศึกษา รัฐบาล พนักงานรัฐวิสาหกิจ พนักงานห้างร้าน บริษัท และธนาคาร ค้าขาย รับจ้างทั่วไป ประกอบอาชีพส่วนตัว และ ไม่มีอาชีพ (ต่อ)

ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง						อาชีพ		
ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมาย								
หมวดนิรภัย	นักเรียน นักศึกษา	ราชการ	รัฐวิสาหกิจ	พนักงาน บริษัท ห้างร้าน	ค้าขาย	รับจ้าง ทั่วไป	อาชีพ ส่วนตัว	ไม่มี อาชีพ
มาตรการปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ								
น้อย	16.1	15.2	22.2	4.0	5.0	5.0	9.8	9.1
	(26)	(15)	(2)	(1)	(1)	(2)	(4)	(1)
ปานกลาง	68.3	73.7	44.4	88.0	80.0	80.0	73.8	81.8
	(110)	(73)	(4)	(22)	(16)	(32)	(30)	(9)
มาก	15.5	11.1	33.3	8.0	15.0	15.0	17.1	9.1
	(25)	(11)	(3)	(2)	(3)	(6)	(7)	(1)
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
	(161)	(99)	(9)	(25)	(20)	(40)	(41)	(11)
มาตรการอนาคต								
น้อย	14.3	11.1	22.2	12.0	15.0	25.0	9.8	9.1
	(23)	(11)	(2)	(3)	(3)	(10)	(4)	(1)
ปานกลาง	70.2	68.7	66.7	84.0	80.0	70.0	85.4	90.0
	(113)	(68)	(6)	(21)	(16)	(28)	(35)	(10)
มาก	15.5	20.2	11.1	4.0	5.0	5.0	4.9	0.0
	(25)	(20)	(1)	(1)	(1)	(2)	(2)	(0)
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
	(161)	(99)	(9)	(25)	(20)	(40)	(41)	(11)

ตารางที่ 9 ระดับความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามลักษณะอาชีพ ประกอบด้วยนักเรียนนักศึกษา ราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ พนักงานห้างร้าน บริษัท และธนาคาร ค้าขาย รับจ้างทั่วไป ประกอบอาชีพส่วนตัว และ ไม่มีอาชีพ (ต่อ)

ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง		อาชีพ						
ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมาย								
หมวดนิรภัย	นักเรียน นักศึกษา	ราชการ	รัฐวิสาหกิจ	พนักงาน บริษัท ห้างร้าน	ค้าขาย	รับจ้าง ทั่วไป	อาชีพ ส่วนตัว	ไม่มี อาชีพ
มาตรการอนาคตแบบเป็นทางการ								
น้อย	12.4 (20)	12.1 (12)	11.1 (1)	16.0 (4)	15.0 (3)	25.0 (10)	7.3 (3)	0.0 (0)
ปานกลาง	72.7 (117)	71.7 (71)	77.8 (7)	80.0 (20)	85.0 (17)	72.5 (29)	87.8 (36)	90.0 (10)
มาก	14.9 (24)	16.2 (16)	11.1 (1)	4.0 (1)	0.0 (0)	2.5 (1)	4.9 (5)	0.0 (0)
รวม	100.0 (161)	100.0 (99)	100.0 (9)	100.0 (25)	100.0 (20)	100.0 (40)	100.0 (41)	99.0 (11)
มาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ								
น้อย	9.9 (16)	6.1 (6)	22.2 (2)	8.0 (2)	5.0 (1)	15.0 (6)	14.6 (6)	9.1 (1)
ปานกลาง	70.8 (114)	74.7 (74)	66.7 (6)	84.0 (21)	75.0 (15)	77.5 (31)	75.6 (31)	90.0 (10)
มาก	19.3 (31)	19.2 (19)	11.1 (1)	8.0 (2)	20.0 (4)	7.5 (3)	9.8 (4)	0.0 (0)
รวม	100.0 (161)	100.0 (99)	100.0 (9)	100.0 (25)	100.0 (20)	100.0 (40)	100.0 (41)	100.0 (11)

4.3 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย

การศึกษาครั้งนี้ได้กำหนดตัววัดปัจจัยต่าง ๆ ที่มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย ได้แก่

4.3.1 ปัจจัยคุณลักษณะส่วนบุคคล

4.3.1.1 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศ กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยมาตรการปัจจุบัน และมาตรการอนาคต

จากการศึกษา

มาตรการปัจจุบัน พบว่า เพศหญิง เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ "ปานกลาง" มากกว่าเพศชาย ร้อยละ 63.4 และ 53.3 ตามลำดับ

มาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ พบว่า เพศชาย เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ "มาก" มากกว่า เพศหญิง ร้อยละ 68.7 และ 53.7 ตามลำดับ

มาตรการปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ พบว่า เพศหญิง เห็นด้วย กับมาตรการดังกล่าว ในระดับ "ปานกลาง" มากกว่าเพศชาย ร้อยละ 54.3 และ 45.4 ตามลำดับ

มาตรการอนาคต พบว่า เพศชาย เห็นด้วย กับมาตรการดังกล่าว ในระดับ "มาก" มากกว่า เพศหญิง ร้อยละ 64.6 และ 61.0 ตามลำดับ

มาตรการอนาคตแบบเป็นทางการ พบว่า เพศชาย เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ "มาก" มากกว่าเพศหญิง ร้อยละ 61.2 และ 54.3 ตามลำดับ

มาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ พบว่า เพศหญิง เห็นด้วย กับมาตรการดังกล่าว ในระดับ "มาก" มากกว่า เพศชาย ร้อยละ 79.3 และ 77.1 ตามลำดับ

เมื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่าง 2 ตัวแปรด้วย Chi - Square Test แล้ว พบว่า ตัวแปรเพศ กับตัวแปรระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการปัจจุบัน พบว่ามีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ส่วนมาตรการอนาคตนั้น ไม่มีความสัมพันธ์กันในทางสถิติสรุปได้ว่า เพศ มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยแบบมาตรการปัจจุบัน ทั้งแบบที่เป็นทางการ และไม่เป็นทางการ ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ 1 ส่วนมาตรการอนาคต ไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ 1 ปรากฏผลดังแสดงในตารางที่ 10

ตารางที่ 10 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย (N = 406)

ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับ มาตรการบังคับใช้กฎหมาย หมวกนิรภัย	เพศ	
	ชาย	หญิง
มาตรการปัจจุบัน		
น้อย	0.0 (0)	0.0 (0)
ปานกลาง	53.3 (121)	63.4 (109)
มาก	46.7 (106)	36.6 (63)
รวม	100.0 (227)	100.0 (172)
Chi - Square	D.F.	Significance
4.06265	1	.0438 *
มาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ		
น้อย	2.2 (5)	8.6 (15)
ปานกลาง	29.1 (66)	37.7 (66)
มาก	68.7 (156)	53.7 (94)
รวม	100.0 (227)	100.0 (175)
Chi - Square	D.F.	Significance
13.88191	2	.0010 **

ตารางที่ 10 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับ
ใช้กฎหมายหมวกนิรภัย (N = 406) (ต่อ)

ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับ มาตรการบังคับใช้กฎหมาย หมวกนิรภัย	เพศ	
	ชาย	หญิง
มาตรการปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ		
น้อย	3.1 (7)	5.7 (10)
ปานกลาง	45.4 (103)	54.3 (95)
มาก	51.5 (117)	40.0 (70)
รวม	100.0 (227)	100.0 (175)
Chi - Square	D.F.	Significance
6.04018	2	.0488 *
มาตรการอนาคต		
น้อย	0.0 (0)	0.0 (0)
ปานกลาง	35.4 (80)	39.0 (67)
น้อย	64.6 (146)	61.0 (105)
รวม	100.0 (226)	100.0 (172)
Chi - Square	D.F.	Significance
.52999	1	.4666

ตารางที่ 10 ความสัมพันธ์ระหว่างเพศกับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับ
ใช้กฎหมายหมวกนิรภัย (N = 406) (ต่อ)

ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับ มาตรการบังคับใช้กฎหมาย หมวกนิรภัย	เพศ	
	ชาย	หญิง
มาตรการออกแบบเป็นทางการ		
น้อย	2.2 (5)	4.0 (7)
ปานกลาง	36.6 (83)	41.7 (73)
มาก	61.2 (139)	54.3 (95)
รวม	100.0 (227)	100.0 (175)
Chi - Square	D.F.	Significance
2.56440	2	.2774
มาตรการออกแบบไม่เป็นทางการ		
น้อย	0.0 (0)	0.0 (0)
ปานกลาง	22.9 (52)	20.7 (36)
มาก	77.1 (175)	79.3 (138)
รวม	110.0 (227)	100.0 (174)
Chi - Square	D.F.	Significance
.28285	1	.5948

4.3.1.2 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุ กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการปัจจุบันและมาตรการอนาคต

จากการศึกษา

มาตรการปัจจุบัน พบว่า ผู้ที่มีอายุ 21-30 ปี เห็นด้วยกับ มาตรการดังกล่าว ในระดับ “ปานกลาง” มากที่สุด รองลงมา คือ ผู้ที่มีอายุ 41-50 ปี, ผู้ที่มีอายุ 31-40 ปี, ผู้ที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี และ ผู้ที่มีอายุ 51 ปีขึ้นไป ร้อยละ 63.4, 60.0, 56.8, 53.3 และ 50.0 ตามลำดับ

มาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ พบว่า ผู้ที่มีอายุ 51 ปีขึ้นไป เห็นด้วย กับ มาตรการดังกล่าว ในระดับ “มาก” มากที่สุด รองลงมา คือ ผู้ที่มีอายุ 41-50 ปี, ผู้ที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี, ผู้ที่มีอายุ 21-30 ปี และ ผู้ที่มีอายุ 31-40 ปี ร้อยละ 77.8, 64.4, 63.3, 60.3 และ 60.0 ตามลำดับ

มาตรการปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ พบว่า ผู้ที่มีอายุ 51 ปีขึ้นไป เห็นด้วย กับ มาตรการดังกล่าว ในระดับ “มาก” มากที่สุด รองลงมา คือ ผู้ที่มีอายุ 31-40 ปี, ผู้ที่มีอายุ 41-50 ปี, ผู้ที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี และ ผู้ที่มีอายุ 21-30 ปี ร้อยละ 66.7, 50.7, 48.9, 48.3 และ 40.4 ตามลำดับ

มาตรการอนาคต พบว่า ผู้ที่มีอายุ 51 ปีขึ้นไป เห็นด้วย กับมาตรการดังกล่าว ในระดับ “มาก” มากที่สุด คือ ผู้ที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี รองลงมาคือ ผู้ที่มีอายุ 41-50 ปี ผู้ที่มีอายุ 21-30 ปี และ ผู้ที่มีอายุ 31-40 ปี ร้อยละ 72.2, 69.5, 66.7, 58.6 และ 58.1 ตามลำดับ

มาตรการอนาคตแบบเป็นทางการ พบว่า ผู้ที่มีอายุ 51 ปีขึ้นไป “เห็นด้วย” กับมาตรการดังกล่าวมากที่สุด รองลงมา คือ ผู้ที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี, ผู้ที่มีอายุ 41-50 ปี, ผู้ที่มีอายุ 21-30 ปี และ ผู้ที่มีอายุ 31-40 ปี ร้อยละ 72.2, 62.5, 62.2, 56.2 และ 50.7 ตามลำดับ

มาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ พบว่า ผู้ที่มีอายุ 51 ปีขึ้นไป เห็นด้วย กับ มาตรการดังกล่าว ในระดับ “มาก” มากที่สุด รองลงมา คือ ผู้ที่มีอายุ 41-50 ปี, ผู้ที่มีอายุ 21-30 ปี, ผู้ที่มีอายุต่ำกว่า 20 ปี และ ผู้ที่มีอายุ 31-40 ปี ร้อยละ 83.3, 82.2, 78.8, 76.5 และ 76.0 ตามลำดับ

เมื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่าง 2 ตัวแปรด้วย Chi - Square Test แล้ว พบว่า ตัวแปรอายุกับตัวแปรระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการปัจจุบัน และมาตรการอนาคต แล้ว พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กันในทางสถิติ สรุปได้ว่า อายุ ไม่มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ 2 ปรากฏผลดังแสดงในตารางที่ 11

ตารางที่ 11 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการบังคับใช้กฎหมาย
หมวดนิรภัย (N = 406)

ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมาย หมวดนิรภัย	อายุ				
	ต่ำกว่า 20 ปี	21 - 30 ปี	31 - 40 ปี	41 - 50 ปี	51 ปีขึ้นไป
มาตรการปัจจุบัน					
น้อย	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)
ปานกลาง	53.3 (61)	63.4 (92)	56.8 (42)	60.0 (27)	50.0 (9)
มาก	48.7 (58)	36.6 (53)	43.2 (32)	40.0 (18)	50.0 (9)
รวม	100.0 (119)	100.0 (145)	100.0 (74)	100.0 (45)	100.0 (18)
Chi - Square D.F. Significance					
4.54245 4 .3375					
มาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ					
น้อย	5.0 (6)	2.7 (4)	10.7 (8)	2.2 (1)	0.0 (0)
ปานกลาง	31.7 (38)	37.0 (54)	29.3 (22)	33.3 (15)	22.2 (4)
มาก	63.3 (76)	60.3 (88)	60.0 (45)	64.4 (29)	77.8 (14)
รวม	100.0 (120)	100.0 (146)	100.0 (75)	100.0 (45)	100.0 (18)
Chi - Square D.F. Significance					
9.37936 8 .3113					

ตารางที่ 11 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการบังคับใช้กฎหมาย
หมวดนิรภัย (N = 406) (ต่อ)

ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง		อายุ				
ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมาย						
หมวดนิรภัย		ต่ำกว่า 20 ปี	21 - 30 ปี	31 - 40 ปี	41 - 50 ปี	51 ปีขึ้นไป
มาตรการปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ						
น้อย	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	
ปานกลาง	46.7	55.5	46.7	42.2	33.3	
	(56)	(81)	(35)	(19)	(6)	
มาก	48.3	40.0	50.7	48.9	66.7	
	(58)	(59)	(38)	(22)	(12)	
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
	(120)	(146)	(75)	(45)	(18)	
Chi - Square	D.F.	Significance				
5.73692	8	.6767				
มาตรการอนาคต						
น้อย	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	
	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	
ปานกลาง	30.5	41.2	41.9	33.3	27.8	
	(36)	(60)	(31)	(15)	(5)	
มาก	69.5	58.6	58.1	66.7	72.2	
	(82)	(85)	(31)	(30)	(13)	
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	
	(118)	(145)	(74)	(45)	(18)	
Chi - Square	D.F.	Significance				
5.00567	4	.2867				

ตารางที่ 11 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการบังคับใช้กฎหมาย
หมวกนิรภัย (N = 406) (ต่อ)

ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง		อายุ				
ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมาย						
หมวดนิรภัย		ต่ำกว่า 20 ปี	21 - 30 ปี	31 - 40 ปี	41 - 50 ปี	51 ปีขึ้นไป
มาตรการอนาคตแบบเป็นทางการ						
น้อย		3.3	4.1	1.3	2.2	0.0
		(4)	(6)	(1)	(1)	(0)
ปานกลาง		34.2	39.7	48.0	35.6	27.8
		(41)	(58)	(36)	(16)	(5)
มาก		62.5	56.2	50.7	62.2	72.2
		(75)	(82)	(38)	(28)	(13)
รวม		100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
		(120)	(146)	(75)	(45)	(18)
Chi - Square		D.F.	Significance			
6.95551		8	.5414			
มาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ						
น้อย		0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
		(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
ปานกลาง		23.5	21.2	24.0	17.8	16.7
		(28)	(31)	(18)	(8)	(3)
มาก		76.5	78.8	76.0	82.2	83.3
		(91)	(115)	(57)	(37)	(15)
รวม		100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
		(119)	(146)	(75)	(37)	(15)
Chi - Square		D.F.	Significance			
1.15285		4	.8858			

4.3.1.3 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยมาตรการปัจจุบัน และมาตรการอนาคต

จากการศึกษา

มาตรการปัจจุบัน พบว่า ผู้มีการศึกษาระดับสูงกว่าปริญญาตรี เห็นด้วย กับ มาตรการดังกล่าว ในระดับ “ปานกลาง” มากที่สุด รองลงมาคือ ระดับมัธยมศึกษา, ระดับปริญญาตรี, ระดับ อาชีวศึกษา/ประกาศนียบัตรฯ, อื่น ๆ และ ระดับประถมศึกษา ร้อยละ 85.7, 61.5, 58.6, 55.9, 50.0 และ 49.2 ตามลำดับ

มาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ พบว่า ผู้มีการศึกษาระดับอื่น ๆ เห็นด้วย กับ มาตรการดังกล่าว ในระดับ “มาก” มากที่สุด รองลงมาคือ ระดับมัธยมศึกษา, ระดับสูงกว่าปริญญาตรี, ระดับประถมศึกษา, ระดับอาชีวศึกษา/ประกาศนียบัตรฯ และ ระดับปริญญาตรี ร้อยละ 100.0, 71.6, 71.4, 66.1, 60.6 และ 53.3 ตามลำดับ

มาตรการอนาคตแบบเป็นทางการพบว่า ผู้มีการศึกษาระดับอาชีวศึกษา/ ประกาศนียบัตรฯ เห็นด้วย กับมาตรการดังกล่าว ในระดับ “มาก” มากที่สุด รองลงมาคือ ระดับสูงกว่าปริญญาตรี, ระดับปริญญาตรี, ระดับมัธยมศึกษา, ระดับประถมศึกษา และ ระดับอื่น ๆ ร้อยละ 68.1, 57.1, 57.0, 56.0, 50.8 และ 50.0 ตามลำดับ

มาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ พบว่า ผู้มีการศึกษาระดับสูงกว่าปริญญาตรี เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ “มาก” มากที่สุด รองลงมาคือ ระดับปริญญาตรี, ระดับมัธยมศึกษา, ระดับระดับอาชีวศึกษา/ประกาศนียบัตรฯ, ประถมศึกษา และ ระดับอื่น ๆ ร้อยละ 85.7, 83.0, 78.7, 78.7, 64.4 และ 50.0 ตามลำดับ

เมื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่าง 2 ตัวแปรด้วย Chi - Square Test แล้ว พบว่า ตัวแปรระดับการศึกษากับตัวแปรระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยมาตรการปัจจุบัน ไม่มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญในทางสถิติที่ระดับ 0.05 (แต่มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 มาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ) และ ไม่มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ ระดับ 0.05 กับมาตรการอนาคต (แต่มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 กับ มาตรการอนาคตแบบเป็นทางการ) สรุปว่า ระดับการศึกษา ไม่มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยมาตรการปัจจุบัน และ มาตรการอนาคต ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ 3 ปรากฏผลดังแสดงในตารางที่ 12

ตารางที่ 12 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการบังคับ
ใช้กฎหมายหมวกนิรภัย (N = 406)

ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง			ระดับการศึกษา			
ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมาย						
หมวดนิรภัย	ประถม ศึกษา	มัธยม ศึกษา	อาชีวศึกษา/ ประกาศนียบัตรฯ	ปริญญาตรี	สูงกว่า ปริญญาตรี	อื่น ๆ
มาตรการปัจจุบัน						
น้อย	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)
ปานกลาง	49.2 (29)	61.5 (67)	55.9 (52)	58.6 (78)	85.7 (6)	50.0 (1)
มาก	50.8 (30)	38.5 (42)	44.1 (41)	41.1 (55)	14.3 (1)	50.0 (1)
รวม	100.0 (59)	100.0 (42)	100.0 (93)	100.0 (133)	100.0 (7)	100.0 (2)
Chi - Square	D.F.		Significance			
4.87125	5		.4318			
มาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ						
น้อย	1.7 (1)	0.9 (1)	4.3 (4)	9.6 (13)	14.3 (1)	0.0 (0)
ปานกลาง	32.2 (19)	27.5 (30)	35.1 (33)	37.0 (50)	14.3 (1)	0.0 (0)
มาก	66.1 (39)	71.6 (78)	60.6 (57)	53.3 (72)	71.4 (5)	100.0 (2)
รวม	100.0 (59)	100.0 (78)	100.0 (94)	100.0 (135)	100.0 (7)	100.0 (2)
Chi - Square	D.F.		Significance			
19.48258	10		.0345*			

ตารางที่ 12 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับการศึกษากับระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการบังคับ
ใช้กฎหมายหมวกนิรภัย (N = 406) (ต่อ)

ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง			ระดับการศึกษา			
ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมาย						
หมวกนิรภัย	ประถม ศึกษา	มัธยม ศึกษา	อาชีวศึกษา/ ประกาศนียบัตร	ปริญญาตรี	สูงกว่า ปริญญาตรี	อื่น ๆ
มาตรการปัจจุบันแบบไม่ทงการ						
น้อย	3.4 (2)	6.4 (7)	4.3 (4)	3.7 (5)	0.0 (0)	0.0 (0)
ปานกลาง	33.9 (20)	50.5 (55)	51.1 (48)	51.9 (70)	71.4 (5)	50.0 (1)
มาก	62.7 (37)	43.1 (47)	44.7 (42)	44.4 (60)	28.6 (2)	50.0 (1)
รวม	100.0 (59)	100.0 (109)	100.0 (94)	100.0 (135)	100.0 (7)	100.0 (2)
Chi - Square		D.F.	Significance			
9.77847		10	.4601			
มาตรการอนาคต						
น้อย	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)
ปานกลาง	47.5 (28)	37.4 (40)	28.7 (27)	37.6 (50)	28.6 (2)	50.0 (1)
มาก	52.5 (31)	62.6 (67)	71.3 (67)	62.4 (83)	71.4 (5)	50.0 (1)
รวม	100.0 (59)	100.0 (107)	100.0 (94)	100.0 (133)	100.0 (7)	100.0 (2)
Chi - Square		D.F.	Significance			
5.92209		5	.3139			

4.3.1.4 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรส กับระดับความคิดเห็นของผู้ เกี่ยวข้องต่อ
มาตรการบังคับใช้กฎหมายหมกนินภัย มาตรการปัจจุบัน และมาตรการอนาคต

จากการศึกษา

มาตรการปัจจุบัน พบว่า ผู้มีสถานภาพโสด เห็นด้วยกับมาตรการ ดังกล่าว
ในระดับ “ปานกลาง” มากที่สุด รองลงมาคือ ผู้มีสถานภาพสมรส, ผู้มีสถานภาพหย่าร้าง และสถานภาพ
หม้าย/คู่สมรสเสียชีวิต ร้อยละ 59.8, 55.1, 50.0 และ 50.0 ตามลำดับ

มาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ พบว่า ผู้มีสถานภาพสมรส เห็นด้วย กับ
มาตรการดังกล่าว ในระดับ “มาก” มากที่สุด รองลงมาคือ ผู้มีสถานภาพโสด, สถานภาพหย่าร้าง และ
สถานภาพหม้าย/คู่สมรสเสียชีวิต ร้อยละ 66.9, 59.7, 50.0 และ 50.0 ตามลำดับ

มาตรการปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ พบว่า ผู้มีสถานภาพหม้าย/ คู่สมรส
เสียชีวิต เห็นด้วย กับมาตรการดังกล่าว ในระดับ “มาก” มากที่สุด รองลงมาคือ ผู้มีสถานภาพสมรส, ผู้มี
สถานภาพหย่าร้าง และ ผู้มีสถานภาพโสด ร้อยละ 100.0, 52.2, 50.0 และ 42.4 ตามลำดับ

มาตรการอนาคต พบว่า ผู้มีสถานภาพหม้าย/คู่สมรสเสียชีวิต เห็นด้วยกับมาตรการ
ดังกล่าวในระดับ “มาก” มากที่สุด รองลงมาคือ ผู้มีสถานภาพโสด, ผู้มีสถานภาพสมรส และ ผู้มีสถานภาพ
หย่าร้าง ร้อยละ 100.0, 63.8, 62.2 และ 50.0 ตามลำดับ

มาตรการอนาคตแบบเป็นทางการ พบว่า ผู้มีสถานภาพหย่าร้าง เห็นด้วยกับ
มาตรการดังกล่าว ในระดับ “ปานกลาง” มากที่สุด รองลงมาคือ ผู้มีสถานภาพหม้าย/คู่สมรสเสียชีวิต, ผู้มี
สถานภาพโสด และสถานภาพสมรส ร้อยละ 75.0, 50.0, 38.7 และ 37.6 ตามลำดับ

เมื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่าง 2 ตัวแปรด้วย Chi - Square Test แล้ว
พบว่า ตัวแปรสถานภาพสมรส กับตัวแปรระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมาย
หมกนินภัย ไม่มีความสัมพันธ์กันในทางสถิติที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 สรุปได้ว่า สถานภาพสมรส ไม่มีความ
สัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมกนินภัย ซึ่งไม่เป็นไปตาม
สมมติฐานที่ 4 ปรากฏผลดังแสดงในตารางที่ 13

ตารางที่ 13 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการบังคับ
ใช้กฎหมายหมวกนิรภัย (N = 406)

ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมาย หมวกนิรภัย	สถานภาพสมรส			
	โสด	สมรส	หย่าร้าง,	หม้าย/ คู่สมรสเสียชีวิต
มาตรการปัจจุบัน				
น้อย	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)
ปานกลาง	59.8 (144)	55.1 (86)	50.0 (2)	50.0 (1)
มาก	40.2 (97)	44.9 (70)	50.0 (2)	50.0 (1)
รวม	100.0 (241)	100.0 (156)	100.0 (4)	100.0 (2)

Chi - Square	D.F.	Significance
.98237	3	.8055

มาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ

น้อย	4.1 (10)	6.4 (10)	0.0 (0)	0.0 (0)
ปานกลาง	36.2 (88)	26.8 (42)	50.0 (2)	50.0 (1)
มาก	59.7 (145)	66.9 (105)	50.0 (2)	50.0 (1)
รวม	100.0 (243)	100.0 (157)	100.0 (4)	100.0 (2)

Chi - Square	D.F.	Significance
5.38684	6	.4952

ตารางที่ 13 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการบังคับ
ใช้กฎหมายหมกนินภัย (N = 406) (ต่อ)

ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมาย		สถานภาพสมรส		
หมวกนิรภัย	โสด	สมรส	หย่าร้าง,	หม้าย/ คู่สมรสเสียชีวิต
มาตรการปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ				
น้อย	4.9	3.8	0.0	0.0
	(12)	(6)	(0)	(0)
ปานกลาง	52.7	43.9	50.0	0.0
	(128)	(69)	(2)	(0)
มาก	42.4	52.2	50.0	100.0
	(103)	(82)	(2)	(2)
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0
	(243)	(157)	(4)	(2)
Chi - Square	D.F.	Significance		
6.23562	6	.3973		
มาตรการอนาคต				
น้อย	0.0	0.0	0.0	0.0
	(0)	(0)	(0)	(0)
ปานกลาง	36.3	37.8	50.0	0.0
	(87)	(59)	(2)	(0)
มาก	63.8	62.2	50.0	100.0
	(153)	(97)	(2)	(2)
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0
	(240)	(156)	(4)	(2)
Chi - Square	D.F.	Significance		
1.56497	3	.6674		

ตารางที่ 13 ความสัมพันธ์ระหว่างสถานภาพสมรสกับระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมกนินภัย (N = 406) (ต่อ)

ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมาย		สถานภาพสมรส			
หมกนินภัย	โสด	สมรส	หย่าร้าง,	หม้าย/ คู่สมรสเสียชีวิต	
มาตรการอนุญาตแบบเป็นทางการ					
น้อย	3.3	2.5	0.0	0.0	
	(8)	(4)	(0)	(0)	
ปานกลาง	38.7	37.6	75.0	50.0	
	(94)	(59)	(3)	(1)	
มาก	58.0	59.9	25.0	50.0	
	(141)	(94)	(1)	(1)	
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0	
	(243)	(157)	(4)	(2)	
Chi - Square	D.F.	Significance			
2.69149	6	.8465			
มาตรการอนุญาตแบบไม่เป็นทางการ					
น้อย	0.0	0.0	0.0	0.0	
	(0)	(0)	(0)	(0)	
ปานกลาง	22.7	21.7	0.0	0.0	
	(55)	(34)	(0)	(0)	
มาก	77.3	78.3	100.0	100.0	
	(187)	(123)	(4)	(2)	
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0	
	(242)	(157)	(4)	(2)	
Chi - Square	D.F.	Significance			
1.77901	3	.6195			

4.3.1.5 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย

จากการศึกษา

มาตรการปัจจุบัน พบว่า ผู้ประกอบอาชีพพนักงานรัฐวิสาหกิจ เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ “ปานกลาง” มากที่สุด รองลงมาคือ ผู้ประกอบอาชีพค้าขาย, ผู้ไม่มีอาชีพ, นักเรียน/นักศึกษา, รับราชการ, พนักงานธนาคาร บริษัท ห้างร้าน, อาชีพส่วนตัว และ อาชีพรับจ้างทั่วไป ร้อยละ 66.7, 65.0, 63.6, 58.5, 58.2, 56.0, 53.7 และ 52.1 ตามลำดับ

มาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ พบว่า ผู้ประกอบอาชีพพนักงาน รัฐวิสาหกิจ เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ “มาก” มากที่สุด รองลงมาคือ ผู้มีอาชีพ รับจ้างทั่วไป, อาชีพรับราชการ, อาชีพค้าขาย, นักเรียน/นักศึกษา, อาชีพส่วนตัว, อาชีพพนักงานธนาคาร บริษัท ห้างร้าน และ ผู้ไม่มีอาชีพ ร้อยละ 88.9, 77.5, 65.7, 60.0, 59.6, 56.1, 56.0 และ 36.8 ตามลำดับ

มาตรการปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ พบว่า ผู้ประกอบอาชีพพนักงานรัฐวิสาหกิจ เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ “ปานกลาง” มากที่สุด รองลงมาคือ นักเรียน/นักศึกษา, อาชีพค้าขาย, ผู้ไม่มีอาชีพ, อาชีพพนักงานธนาคาร บริษัท ห้างร้าน, อาชีพรับราชการ, อาชีพรับจ้างทั่วไป และ อาชีพส่วนตัว ร้อยละ 66.7, 56.5, 55.0, 54.5, 48.0, 45.5, 37.5 และ 31.7 ตามลำดับ

มาตรการอนาคต พบว่า ผู้ประกอบอาชีพค้าขาย เห็นด้วย กับมาตรการดังกล่าว ในระดับ “มาก” มากที่สุด รองลงมาคือ ผู้ประกอบอาชีพรับราชการ, นักเรียน/นักศึกษา, ผู้ไม่มีอาชีพ, อาชีพพนักงานธนาคาร บริษัท ห้างร้าน, อาชีพพนักงานรัฐวิสาหกิจ, อาชีพส่วนตัว และอาชีพรับจ้างทั่วไป ร้อยละ 75.0, 71.4, 64.6, 63.6, 56.0, 55.6, 53.7 และ 47.5 ตามลำดับ

มาตรการอนาคตแบบเป็นทางการ พบว่า ผู้ประกอบอาชีพค้าขาย เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ “มาก” มากที่สุด รองลงมาคือ ผู้มีอาชีพรับราชการ, นักเรียน/นักศึกษา, ผู้ไม่มีอาชีพ, อาชีพพนักงานธนาคาร บริษัท ห้างร้าน, อาชีพส่วนตัว, อาชีพพนักงานรัฐวิสาหกิจ และ อาชีพรับจ้างทั่วไป ร้อยละ 70.0 66.7, 59.6, 54.35, 52.0, 51.2, 44.4 และ 42.5 ตามลำดับ

มาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ พบว่า กลุ่มผู้ไม่มีอาชีพ เห็นด้วย กับมาตรการดังกล่าว ในระดับ “มาก” มากที่สุด รองลงมาคือ กลุ่มอาชีพรับราชการ, อาชีพค้าขาย, อาชีพพนักงานธนาคาร บริษัท ห้างร้าน, นักเรียน/นักศึกษา, อาชีพพนักงานรัฐวิสาหกิจ, อาชีพ ส่วนตัว และ อาชีพรับจ้างทั่วไป ร้อยละ 90.9, 85.9, 85.0, 80.0, 79.4, 77.8, 68.3 และ 55.0 ตามลำดับ

เมื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่าง 2 ตัวแปรด้วย Chi - Square Test แล้วพบว่า ตัวแปรอาชีพ กับตัวแปรระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการปัจจุบัน และมาตรการอนาคต ไม่มีความสัมพันธ์กันในทางสถิติ ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 สรุปได้ว่า อาชีพ ไม่มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย ทั้ง มาตรการปัจจุบัน และมาตรการอนาคต ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ 5 (แต่พบว่ามีความสัมพันธ์กับระดับ

ความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการที่ระดับนัยสำคัญ 0.05) ปรากฏผลดังแสดงในตารางที่ 14

ตารางที่ 14 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการบังคับใช้กฎหมาย
หมวดนิรภัย (N = 406)

ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง		อาชีพ						
ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมาย								
หมวดนิรภัย	นักเรียน นักศึกษา	รับราชการ	รัฐวิสาหกิจ	พนักงาน บริษัท ห้างร้าน	ค้าขาย	รับจ้าง ทั่วไป	อาชีพ ส่วนตัว	ไม่มี อาชีพ
มาตรการปัจจุบัน								
น้อย	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
ปานกลาง	58.5	58.2	66.7	56.0	65.0	52.1	53.7	63.6
	(93)	(57)	(6)	(14)	(13)	(21)	(22)	(7)
มาก	41.5	41.8	33.3	44.0	35.0	47.5	46.3	36.4
	(66)	(41)	(3)	(11)	(7)	(19)	(19)	(4)
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
	(159)	(98)	(9)	(25)	(20)	(40)	(41)	(11)
Chi - Square		D.F.		Significance				
1.68745		7		.9751				
มาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ								
น้อย	5.6	8.1	0.0	8.0	0.0	0.0	0.0	9.1
	(9)	(8)	(0)	(2)	(0)	(0)	(0)	(1)
ปานกลาง	34.8	26.3	11.1	36.0	40.0	22.5	43.9	54.5
	(56)	(26)	(1)	(9)	(8)	(9)	(18)	(6)
มาก	59.6	65.7	88.9	56.0	60.0	77.5	56.1	36.4
	(96)	(65)	(8)	(14)	(12)	(31)	(23)	(4)
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
	(161)	(99)	(9)	(25)	(20)	(40)	(41)	(11)
Chi - Square		D.F.		Significance				
20.51168		14		.1148				

ตารางที่ 14 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการบังคับใช้กฎหมาย
หมวดนิรภัย (N = 406) (ต่อ)

ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง		อาชีพ						
ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมาย								
หมวดนิรภัย	นักเรียน นักศึกษา	รับราชการ	รัฐวิสาหกิจ	พนักงาน บริษัท ห้างร้าน	ค้าขาย	รับจ้าง ทั่วไป	อาชีพ ส่วนตัว	ไม่มี อาชีพ
มาตรการปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ								
น้อย	4.3	7.1	0.0	0.0	5.0	2.5	4.9	0.0
	(7)	(7)	(0)	(0)	(1)	(1)	(2)	(0)
ปานกลาง	56.5	45.5	66.7	48.0	55.0	37.5	31.7	54.5
	(91)	(45)	(6)	(12)	(11)	(15)	(13)	(6)
มาก	39.1	47.5	33.3	52.0	40.0	60.0	63.4	45.5
	(63)	(47)	(3)	(13)	(8)	(24)	(26)	(5)
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
	(161)	(99)	(9)	(25)	(20)	(40)	(41)	(11)
Chi - Square		D.F.		Significance				
17.07369		14		.2523				
มาตรการอนาคต								
น้อย	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)	(0)
ปานกลาง	35.4	28.6	44.4	44.0	25.0	52.5	46.3	36.4
	(56)	(28)	(4)	(11)	(5)	(21)	(19)	(4)
มาก	64.6	71.4	55.6	56.0	75.0	47.5	53.7	63.6
	(102)	(70)	(5)	(14)	(15)	(19)	(22)	(7)
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
	(158)	(98)	(9)	(25)	(20)	(40)	(41)	(11)
Chi - Square		D.F.		Significance				
10.80200		7		.1475				

ตารางที่ 14 ความสัมพันธ์ระหว่างอาชีพกับระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการบังคับใช้กฎหมาย
หมวดนิรภัย (N = 406) (ต่อ)

ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง		อาชีพ						
ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมาย								
หมวดนิรภัย	นักเรียน นักศึกษา	รับราชการ	รัฐวิสาหกิจ	พนักงาน บริษัท ห้างร้าน	ค้าขาย	รับจ้าง ทั่วไป	อาชีพ ส่วนตัว	ไม่มี อาชีพ
มาตรการอนาคตแบบเป็นทางการ								
น้อย	3.7 (6)	3.0 (3)	11.1 (1)	0.0 (0)	5.0 (1)	2.5 (1)	0.0 (0)	0.0 (0)
ปานกลาง	36.6 (59)	30.3 (30)	44.4 (4)	48.0 (12)	25.0 (5)	52.0 (22)	48.8 (20)	45.5 (5)
มาก	59.6 (96)	66.7 (66)	44.4 (4)	52.0 (13)	70.0 (14)	42.5 (17)	51.2 (21)	54.5 (6)
รวม	100.0 (161)	100.0 (99)	100.0 (9)	100.0 (25)	100.0 (20)	100.0 (40)	100.0 (41)	100.0 (11)
Chi - Square		D.F.		Significance				
16.74022		14		.2703				
มาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ								
น้อย	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)
ปานกลาง	20.6 (33)	14.1 (14)	22.2 (2)	20.0 (5)	15.0 (3)	45.0 (18)	31.7 (13)	9.1 (1)
มาก	79.4 (127)	85.9 (85)	77.8 (7)	80.0 (20)	85.0 (17)	55.0 (22)	68.3 (28)	90.9 (10)
รวม	100.0 (160)	100.0 (99)	100.0 (9)	100.0 (25)	100.0 (20)	100.0 (40)	100.0 (41)	100.0 (11)
Chi - Square		D.F.		Significance				
20.03555		7		.0055**				

4.3.1.6 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการ
บังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย

จากการศึกษา

มาตรการปัจจุบัน พบว่า กลุ่มผู้มีรายได้ 20,001 บาทขึ้นไป เห็นด้วย กับ
มาตรการดังกล่าว ในระดับ “ปานกลาง” มากที่สุด ร้อยละ 83.3 รองลงมาคือ ผู้มีรายได้ 10,001-15,000
บาท, ผู้มีรายได้ 1,000-5,000 บาท, ผู้มีรายได้ 5,001-10,000 บาท และผู้มีรายได้ 15,001-20,000 บาท
ร้อยละ 59.1, 57.2, 56.3 และ 56.3 ตามลำดับ

มาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ พบว่า กลุ่มผู้มีรายได้ 10,001-15,000 บาท
เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ “มาก” มากที่สุด ร้อยละ 68.2 รองลงมาคือ ผู้มีรายได้ 1,000-
5,000 บาท, ผู้มีรายได้ 5,001-10,000 บาท, ผู้มีรายได้ 15,001-20,000 บาท และ ผู้มีรายได้ 20,001 บาท
ขึ้นไป ร้อยละ 63.9, 60.6, 50.0 และ 50.0 ตามลำดับ

มาตรการปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ พบว่า กลุ่มผู้มีรายได้ 20,001 บาทขึ้นไป
เห็นด้วย กับมาตรการดังกล่าว ในระดับ “ปานกลาง” มากที่สุด รองลงมาคือ ผู้มีรายได้ 10,001-15,000
บาท, ผู้มีรายได้ 1,000-5,000 บาท, ผู้มีรายได้ 5,001-10,000 บาท และ ผู้มีรายได้ 15,001-20,000 บาท
ร้อยละ 83.3 54.5, 49.6, 44.2 และ 37.5 ตามลำดับ

มาตรการอนาคต พบว่า กลุ่มผู้มีรายได้ 15,001-20,000 บาท เห็นด้วยกับ
มาตรการดังกล่าว ในระดับ “มาก” มากที่สุด รองลงมาคือ ผู้มีรายได้ 20,001 บาทขึ้นไป, ผู้มีรายได้ 5,001-
10,000 บาท, ผู้มีรายได้ 1,000-5,000 บาท และ ผู้มีรายได้ 10,001-15,000 บาท ร้อยละ 81.3, 76.0, 67.3,
60.1 และ 59.1 ตามลำดับ

มาตรการอนาคตแบบเป็นทางการ พบว่า กลุ่มผู้มีรายได้ 15,001-20,000 บาท
เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ “มาก” มากที่สุด รองลงมาคือ ผู้มีรายได้ 20,001 บาทขึ้นไป, ผู้มี
รายได้ 5,001-10,000 บาท, ผู้มีรายได้ 1,000-5,000 บาท และ ผู้มีรายได้ 10,001-15,000 บาท ร้อยละ
75.0, 66.7, 61.5, 56.0 และ 54.5 ตามลำดับ

มาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ พบว่า กลุ่มผู้มีรายได้ 15,001-20,000 บาท
เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ “มาก” มากที่สุด รองลงมาคือ ผู้มีรายได้ 5,001-10,000 บาท, ผู้มี
รายได้ 20,001 บาทขึ้นไป, ผู้มีรายได้ 10,001-50,000 บาท และ ผู้มีรายได้ 1,000-5,000 บาท ร้อยละ
87.5, 85.6, 83.3, 81.8 และ 73.7 ตามลำดับ

เมื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่าง 2 ตัวแปรด้วย Chi - Square Test แล้ว
พบว่า ตัวแปรรายได้ กับตัวแปรระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย
ทั้งมาตรการปัจจุบัน และมาตรการอนาคต ไม่มีความสัมพันธ์กันในทางสถิติที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 สรุปได้ว่า
รายได้ ไม่มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย
ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ 6 ปรากฏผลดังแสดงในตารางที่ 15

ตารางที่ 15 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการบังคับใช้กฎหมาย
หมวดนิรภัย (N = 406)

ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง		รายได้			
ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมาย					
หมวดนิรภัย	1,000-5,000	5,001-10,000	10,001-15,000	15,001-20,000	2,0001 บาทขึ้นไป
มาตรการปัจจุบัน					
น้อย	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)
ปานกลาง	57.2 (143)	56.3 (58)	59.1 (13)	56.3 (9)	83.3 (10)
มาก	42.8 (107)	43.7 (45)	40.9 (9)	43.8 (7)	16.7 (2)
รวม	100.0 (250)	100.0 (103)	100.0 (22)	100.0 (16)	100.0 (403)
Chi - Square		D.F.	Significance		
3.36908		4	.4981		
มาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ					
น้อย	3.6 (9)	6.7 (7)	9.1 (2)	6.3 (1)	8.3 (1)
ปานกลาง	32.5 (82)	32.7 (34)	22.7 (5)	43.8 (7)	41.7 (5)
มาก	63.9 (161)	60.6 (63)	68.2 (15)	50.0 (8)	50.0 (6)
รวม	100.0 (252)	100.0 (104)	100.0 (22)	100.0 (16)	100.0 (12)
Chi - Square		D.F.	Significance		
5.25467		8	.7300		

ตารางที่ 15 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการบังคับใช้กฎหมาย
หมวดนิรภัย (N = 406) (ต่อ)

ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง		รายได้			
ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมาย					
หมวดนิรภัย	1,000-5,000	5,001-10,000	10,001-15,000	15,001-20,000	2,0001 บาทขึ้นไป
มาตรการปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ					
น้อย	4.4 (11)	4.8 (5)	0.0 (0)	12.5 (2)	0.0 (0)
ปานกลาง	49.6 (125)	44.2 (46)	54.5 (12)	37.5 (6)	83.3 (10)
มาก	46.0 (116)	51.0 (53)	45.5 (10)	50.0 (8)	16.7 (2)
รวม	100.0 (252)	100.0 (104)	100.0 (22)	100.0 (16)	100.0 (406)
Chi - Square	D.F.	Significance			
10.64602	8	.2226			
มาตรการอนาคต					
น้อย	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)
ปานกลาง	39.9 (99)	32.7 (34)	40.9 (9)	18.8 (3)	25.0 (3)
มาก	60.1 (149)	67.3 (70)	59.1 (13)	81.3 (13)	75.0 (9)
รวม	100.0 (248)	100.0 (104)	100.0 (22)	100.0 (16)	100.0 (12)
Chi - Square	D.F.	Significance			
4.91063	4	.2966			

ตารางที่ 15 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการบังคับใช้กฎหมาย
หมวดนิรภัย (N = 406) (ต่อ)

ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง		รายได้			
ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมาย					
หมวดนิรภัย	1,000-5,000	5,001-10,000	10,001-15,000	15,001-20,000	2,0001 บาทขึ้นไป
มาตรการออกแบบเป็นทางการ					
น้อย	3.6 (9)	1.9 (2)	0.0 (0)	6.3 (1)	0.0 (0)
ปานกลาง	40.5 (102)	36.5 (38)	45.5 (10)	18.8 (3)	33.3 (4)
มาก	56.0 (141)	61.5 (64)	54.5 (12)	75.0 (12)	66.7 (8)
รวม	100.0 (252)	100.0 (104)	100.0 (22)	100.0 (16)	100.0 (12)
Chi - Square		D.F.	Significance		
6.00355		8	.6468		
มาตรการออกแบบไม่เป็นทางการ					
น้อย	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)
ปานกลาง	26.3 (66)	14.4 (15)	18.2 (4)	12.5 (2)	16.7 (2)
มาก	73.7 (185)	85.6 (89)	81.8 (18)	87.5 (14)	83.3 (10)
รวม	100.0 (251)	100.0 (104)	100.0 (22)	100.0 (16)	100.0 (12)
Chi - Square		D.F.	Significance		
7.41055		4	.1157		

4.1.3.7 ความสัมพันธ์ระหว่างการเป็นเจ้าของพาหนะกับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง
ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย

จากการศึกษา

มาตรการปัจจุบัน พบว่า ผู้ที่มีรถยนต์เป็นของตนเอง เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว
ในระดับ "ปานกลาง" มากที่สุด รองลงมาคือ ผู้ที่มีรถทั้งสองชนิดเป็นของตนเอง, ผู้ที่ไม่มีรถทั้งสองชนิดเป็น
ของตนเอง และ ผู้ที่มีรถจักรยานยนต์เป็นของตนเอง ร้อยละ 70.0, 64.4, 61.3 และ 50.8 ตามลำดับ

มาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ พบว่า ผู้ที่มีรถจักรยานยนต์เป็นของตนเอง
เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ "มาก" มากที่สุด รองลงมาคือ ผู้ที่ไม่มีรถทั้งสองชนิดเป็นของตนเอง,
ผู้ที่มีรถทั้งสองชนิดเป็นของตนเอง และ ผู้ที่มีรถยนต์เป็นของตนเอง ร้อยละ 65.3, 61.5, 59.3 และ 56.7
ตามลำดับ

มาตรการปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ พบว่า ผู้ที่ไม่มีรถทั้งสองชนิดเป็นของตนเอง
เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ "ปานกลาง" มากที่สุด รองลงมาคือ ผู้ที่มีรถยนต์เป็นของตนเอง, ผู้ที่
มีรถทั้งสองชนิดเป็นของตนเอง และ ผู้ที่มีรถจักรยานยนต์เป็นของตนเอง ร้อยละ 56.9, 56.7, 52.5 และ
43.0 ตามลำดับ

มาตรการอนาคต พบว่า ผู้ที่มีรถยนต์เป็นของตนเอง เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว
ในระดับ "มาก" มากที่สุด รองลงมาคือ ผู้ที่มีรถทั้งสองชนิดเป็นของตนเอง, ผู้ที่มีรถจักรยานยนต์เป็น
ของตนเอง และ ผู้ที่ไม่มีรถทั้งสองชนิดเป็นของตนเอง ร้อยละ 83.3, 68.4, 59.5 และ 55.4 ตามลำดับ

มาตรการอนาคตแบบเป็นทางการ พบว่า ผู้ที่มีรถยนต์เป็นของตนเอง เห็นด้วย
กับมาตรการดังกล่าว ในระดับ "มาก" มากที่สุด รองลงมาคือ ผู้ที่มีรถทั้งสองชนิดเป็นของตนเอง, ผู้ที่มีรถ
จักรยานยนต์เป็นของตนเอง และ ผู้ที่ไม่มีรถทั้งสองชนิดเป็นของตนเอง ร้อยละ 70.0 65.3, 53.9 และ 53.8
ตามลำดับ

มาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ พบว่า ผู้ที่มีรถยนต์เป็นของตนเองเห็นด้วย
กับมาตรการดังกล่าว ในระดับ "มาก" มากที่สุด รองลงมาคือ ผู้ที่มีรถจักรยานยนต์เป็นของตนเอง, ผู้ที่มีรถ
ทั้งสองชนิดเป็นของตนเอง และผู้ที่ไม่มีรถทั้งสองชนิดเป็นของตนเอง ร้อยละ 90.0, 78.6, 76.3 และ 73.8
ตามลำดับ

เมื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่าง 2 ตัวแปรด้วย Chi - Square Test แล้ว
พบว่า ตัวแปรการเป็นเจ้าของพาหนะ กับตัวแปรระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้
กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการปัจจุบัน และมาตรการอนาคต มีความสัมพันธ์กันในทางสถิติอย่างมีนัยสำคัญ
ที่ระดับ 0.05 สรุปว่า การเป็นเจ้าของพาหนะมีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการ
บังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยมาตรการปัจจุบัน และ มาตรการอนาคต ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ 7 ปรากฏ
ผลดังแสดงในตารางที่ 16

ตารางที่ 16 ความสัมพันธ์ระหว่างการเป็นเจ้าของพาหนะกับระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย (N = 406)

ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมาย หมวกนิรภัย	การเป็นเจ้าของพาหนะ			
	มีรถ จักรยานยนต์ เป็นของ ตนเอง	มีรถยนต์ เป็นของ ตนเอง	มีรถทั้งสอง เป็นของ ตนเอง	ไม่มีรถทั้งสอง เป็นของ ตนเอง
มาตรการปัจจุบัน				
น้อย	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)
ปานกลาง	50.8 (98)	70.0 (21)	64.4 (76)	61.3 (38)
มาก	49.2 (95)	30.0 (9)	35.6 (42)	38.7 (24)
รวม	100.0 (193)	100.0 (30)	100.0 (118)	100.0 (65)
Chi - Square D.F. Significance				
8.15520 3 .0429*				
มาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ				
น้อย	4.1 (8)	10.0 (3)	3.4 (4)	7.7 (5)
ปานกลาง	30.6 (59)	33.3 (10)	37.3 (44)	30.8 (20)
มาก	65.3 (126)	56.7 (17)	59.3 (70)	61.5 (40)
รวม	100.0 (193)	100.0 (30)	100.0 (118)	100.0 (65)
Chi - Square D.F. Significance				
5.08734 6 .5327				

ตารางที่ 16 ความสัมพันธ์ระหว่างการเป็นเจ้าของพาหนะกับระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย (N = 406) (ต่อ)

ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมาย หมวกนิรภัย	การเป็นเจ้าของพาหนะ			
	มีรถ จักรยานยนต์ เป็นของ ตนเอง	มีรถยนต์ เป็นของ ตนเอง	มีรถทั้งสอง เป็นของ ตนเอง	ไม่มีรถทั้งสอง เป็นของ ตนเอง
มาตรการปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ				
น้อย	4.1 (8)	0.0 (0)	5.1 (6)	6.2 (4)
ปานกลาง	43.0 (83)	56.7 (17)	52.5 (62)	56.9 (37)
มาก	52.8 (102)	43.3 (13)	42.4 (50)	36.9 (24)
รวม	100.0 (193)	100.0 (30)	100.0 (118)	100.0 (65)
Chi - Square	D.F.		Significance	
8.27085	6		.2189	
มาตรการอนาคต				
น้อย	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)	0 (0.0)
ปานกลาง	77 (40.5)	5 (16.7)	37 (31.6)	29 (44.6)
มาก	113 (59.5)	25 (83.3)	80 (68.4)	36 (55.4)
รวม	190 (100.0)	30 (100.0)	117 (100.0)	65 (100.0)
Chi - Square	D.F.		Significance	
9.41608	3		.0242*	

ตารางที่ 16 ความสัมพันธ์ระหว่างการเป็นเจ้าของพาทะนะกับระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย (N = 406) (ต่อ)

ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง		การเป็นเจ้าของพาหนะ			
ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมาย					
หมวดนิรภัย		มีรถ	มีรถยนต์	มีรถทั้งสอง	ไม่มีรถทั้งสอง
		จักรยานยนต์	เป็นของ	เป็นของ	เป็นของ
		เป็นของ	ตนเอง	ตนเอง	ตนเอง
		ตนเอง			
มาตรการขนาดแบบเป็นทางการ					
น้อย		4.7	0.0	1.7	1.5
		(9)	(0)	(2)	(1)
ปานกลาง		41.5	30.0	33.1	44.6
		(80)	(9)	(39)	(29)
มาก		53.9	70.0	65.3	53.8
		(104)	(21)	(77)	(35)
รวม		100.0	100.0	100.0	100.0
		(193)	(30)	(118)	(65)
Chi - Square	D.F.	Significance			
8.93940	6	.1770			
มาตรการขนาดแบบไม่เป็นทางการ					
น้อย		0.0	0.0	0.0	0.0
		(0)	(0)	(0)	(0)
ปานกลาง		21.4	10.0	23.7	26.2
		(41)	(3)	(28)	(17)
มาก		78.6	90.0	76.3	73.8
		(151)	(27)	(90)	(48)
รวม		100.0	100.0	100.0	100.0
		(192)	(27)	(118)	(65)
Chi - Square	D.F.	Significance			
3.42587	3	.3305			

4.3.1.8 ความสัมพันธ์ระหว่างพาหนะที่ใช้ในชีวิตประจำวัน กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย

จากการศึกษา

มาตรการปัจจุบัน พบว่า ผู้ที่ใช้ทั้งรถจักรยานยนต์และรถยนต์ เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ "ปานกลาง" มากที่สุด รองลงมาคือ ผู้ที่ใช้รถยนต์, ผู้ที่ใช้รถจักรยานยนต์ และ ผู้ที่ใช้รถรับจ้าง/รถโดยสาร และอื่น ๆ ร้อยละ 67.1, 57.4, 55.0 และ 55.0 ตามลำดับ

มาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ พบว่า ผู้ที่ใช้รถจักรยานยนต์ เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ "มาก" มากที่สุด รองลงมาคือ ผู้ที่ใช้รถรับจ้าง/รถโดยสาร และอื่น ๆ, ผู้ที่ใช้รถยนต์ และ ผู้ที่ใช้ทั้งรถจักรยานยนต์และรถยนต์ ร้อยละ 64.1, 63.4, 60.3 และ 58.5 ตามลำดับ

มาตรการปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ พบว่า ผู้ที่ใช้ทั้งรถจักรยานยนต์และรถยนต์ เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ "ปานกลาง" มากที่สุด รองลงมาคือ ผู้ที่ใช้รถยนต์, ผู้ที่ใช้รถรับจ้าง/รถโดยสาร และอื่น ๆ และ ผู้ที่ใช้รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 56.1, 49.2, 48.8 และ 46.4 ตามลำดับ

มาตรการอนาคต พบว่า ผู้ที่ใช้รถยนต์ เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ "มาก" มากที่สุด รองลงมาคือ ผู้ที่ใช้ทั้งรถจักรยานยนต์และรถยนต์, ผู้ที่ใช้รถจักรยานยนต์ และ ผู้ที่ใช้รถรับจ้าง/รถโดยสาร และอื่น ๆ ร้อยละ 77.8, 64.2, 59.4 และ 58.5 ตามลำดับ

มาตรการอนาคตแบบเป็นทางการ พบว่า ผู้ที่ใช้รถยนต์ เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ "มาก" มากที่สุด รองลงมาคือ ผู้ที่ใช้รถรับจ้าง/รถโดยสาร และอื่น ๆ, ผู้ที่ใช้ทั้งรถจักรยานยนต์และรถยนต์ และ ผู้ที่ใช้รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 74.6, 61.0, 57.3 และ 53.6 ตามลำดับ

มาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ พบว่า ผู้ที่ใช้รถยนต์ เห็นด้วย กับมาตรการดังกล่าว ในระดับ "มาก" มากที่สุด รองลงมาคือ ผู้ที่ใช้ทั้งรถจักรยานยนต์และรถยนต์, ผู้ที่ใช้รถจักรยานยนต์ และ ผู้ที่ใช้รถรับจ้าง/รถโดยสาร และอื่น ๆ ร้อยละ 85.7, 82.9, 74.9 และ 73.2 ตามลำดับ

เมื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่าง 2 ตัวแปรด้วย Chi - Square Test แล้ว พบว่า ตัวแปรพาหนะที่ใช้ในชีวิตประจำวัน กับตัวแปรระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยทั้งมาตรการปัจจุบัน และมาตรการในอนาคต ไม่มีความสัมพันธ์กันในทางสถิติที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 สรุปได้ว่า พาหนะที่ใช้ในชีวิตประจำวัน ไม่มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยทั้งมาตรการปัจจุบัน และมาตรการอนาคต ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ 8 ปรากฏผลดังแสดงในตารางที่ 17

ตารางที่ 12 ความสัมพันธ์ระหว่างพาหนะที่ใช้ในชีวิตประจำวัน กับระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการ
บังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย (N = 406)

ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมาย หมวกนิรภัย	ชนิดของพาหนะที่ใช้ในชีวิตประจำวัน			
	ใช้รถจักรยานยนต์	ใช้รถยนต์	ใช้ทั้งรถ จักรยานยนต์ และรถยนต์	ใช้รถรับจ้าง/ รถโดยสาร และอื่น ๆ
มาตรการปัจจุบัน				
น้อย	0.0	0.0	0.0	0.0
	(0)	(0)	(0)	(0)
ปานกลาง	55.0	57.4	67.1	55.0
	(125)	(35)	(55)	(22)
มาก	45.0	42.6	32.9	45.0
	(99)	(26)	(27)	(18)
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0
	(220)	(61)	(82)	(40)
Chi - Square	D.F.	Significance		
3.73140	3	.2920		
มาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ				
ไม่เห็นด้วย	3.6	9.5	4.9	4.9
	(8)	(6)	(4)	(2)
ไม่แน่ใจ	32.3	30.2	36.6	31.7
	(71)	(19)	(30)	(13)
เห็นด้วย	64.1	60.3	58.5	63.4
	(141)	(38)	(48)	(26)
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0
	(220)	(63)	(82)	(41)
Chi - Square	D.F.	Significance		
4.32067	6	.6334		

ตารางที่ 17 ความสัมพันธ์ระหว่างพาหนะที่ใช้ในชีวิตประจำวัน กับระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการ
บังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย (N = 406) (ต่อ)

ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมาย หมวกนิรภัย	ชนิดของพาหนะที่ใช้ในชีวิตประจำวัน			
	ใช้รถจักรยานยนต์	ใช้รถยนต์	ใช้ทั้งรถ จักรยานยนต์ และรถยนต์	ใช้รถรับจ้าง/ รถโดยสาร และอื่น ๆ
มาตรการปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ				
น้อย	4.5 (10)	4.8 (3)	3.7 (3)	4.9 (2)
ปานกลาง	46.4 (102)	49.2 (31)	56.1 (46)	48.8 (20)
มาก	49.1 (108)	46.0 (29)	40.2 (33)	46.3 (19)
รวม	100.0 (220)	100.0 (63)	100.0 (82)	100.0 (41)
Chi - Square	D.F.	Significance		
2.31618	6	.8884		
มาตรการอนาคต				
น้อย	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)
ปานกลาง	40.6 (88)	22.2 (14)	35.8 (29)	41.6 (17)
มาก	59.4 (129)	77.8 (49)	64.2 (52)	58.5 (24)
รวม	100.0 (217)	100.0 (63)	100.0 (81)	100.0 (41)
Chi - Square	D.F.	Significance		
7.48730	3	.0579		

ตารางที่ 17 ความสัมพันธ์ระหว่างพาหนะที่ใช้ในชีวิตประจำวัน กับระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการ
บังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย (N = 406) (ต่อ)

ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมาย หมวกนิรภัย		ชนิดของพาหนะที่ใช้ในชีวิตประจำวัน			
		ใช้รถจักรยานยนต์	ใช้รถยนต์	ใช้ทั้งรถ จักรยานยนต์ และรถยนต์	ใช้รถรับจ้าง/ รถโดยสาร และอื่น ๆ
มาตรการอนาคตแบบเป็นทางการ					
น้อย		3.6	0.0	3.7	2.4
		(8)	(0)	(3)	(1)
ปานกลาง		42.7	25.4	39.0	36.6
		(94)	(16)	(32)	(15)
มาก		53.6	74.6	57.3	61.0
		(118)	(47)	(47)	(25)
รวม		100.0	100.0	100.0	100.0
		(220)	(63)	(82)	(41)
Chi - Square		D.F.	Significance		
9.98824		6	.1251		
มาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ					
น้อย		0.0	0.0	0.0	0.0
		(0)	(0)	(0)	(0)
ปานกลาง		25.1	14.3	17.1	26.8
		(55)	(5)	(14)	(11)
มาก		74.9	85.7	82.9	73.2
		(164)	(54)	(68)	(30)
รวม		100.0	100.0	100.0	100.0
		(219)	(59)	(82)	(41)
Chi - Square		D.F.	Significance		
5.14365		3	.1616		

4.3.1.9 ความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์อุบัติเหตุจราจร กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย

จากการศึกษา

มาตรการปัจจุบัน พบว่า ผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุจราจรด้วยตนเองและพบเห็นคนอื่นประสบอุบัติเหตุจราจร เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ “ปานกลาง” มากที่สุด รองลงมาคือ ผู้ที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุจราจร , ผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุจราจรด้วยตนเอง และ ผู้ที่เคยพบเห็นคนอื่นประสบอุบัติเหตุจราจร ร้อยละ 64.4, 60.0, 58.1 และ 45.5 ตามลำดับ

มาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ พบว่า ผู้ที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุจราจร เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ “มาก” มากที่สุด รองลงมาคือ ผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุจราจรด้วยตนเอง, ผู้ที่เคยพบเห็นคนอื่นประสบอุบัติเหตุจราจร และ ผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุจราจรด้วยตนเองและพบเห็นคนอื่นประสบอุบัติเหตุจราจร ร้อยละ 71.8, 67.4, 62.0 และ 55.8 ตามลำดับ

มาตรการปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ พบว่า ผู้ที่เคยพบเห็นคนอื่นประสบอุบัติเหตุจราจร เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ “มาก” มากที่สุด รองลงมาคือ ผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุจราจรด้วยตนเอง, ผู้ที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุจราจร และ ผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุจราจรด้วยตนเองและพบเห็นคนอื่นประสบอุบัติเหตุจราจร ร้อยละ 57.0, 46.2, 43.7 และ 41.5 ตามลำดับ

มาตรการอนาคต พบว่า ผู้ที่เคยพบเห็นคนอื่นประสบอุบัติเหตุจราจร เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ “มาก” มากที่สุด รองลงมาคือ ผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุจราจรด้วยตนเองและพบเห็นคนอื่นประสบอุบัติเหตุจราจร, ผู้ที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุจราจร และ ผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุจราจรด้วยตนเอง ร้อยละ 72.4, 69.7, 64.9 และ 47.7 ตามลำดับ

มาตรการอนาคตแบบเป็นทางการ พบว่า ผู้ที่เคยพบเห็นคนอื่นประสบอุบัติเหตุจราจร เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ “มาก” มากที่สุด รองลงมาคือ ผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุจราจรด้วยตนเองและพบเห็นคนอื่นประสบอุบัติเหตุจราจร, ผู้ที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุจราจร และ ผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุจราจรด้วยตนเอง ร้อยละ 68.0, 63.3, 47.9 และ 46.5 ตามลำดับ

มาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ พบว่า ผู้ที่เคยพบเห็นคนอื่นประสบอุบัติเหตุจราจร เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ “มาก” มากที่สุด รองลงมาคือ ผู้ที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุจราจร, ผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุจราจรด้วยตนเอง และ ผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุจราจรด้วยตนเองและพบเห็นคนอื่นประสบอุบัติเหตุจราจร ร้อยละ 85.9, 81.7, 77.9 และ 71.4 ตามลำดับ

เมื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่าง 2 ตัวแปรด้วย Chi - Square Test แล้วพบว่า ตัวแปรประสบการณ์อุบัติเหตุจราจร กับตัวแปรระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยมาตรการปัจจุบัน และมาตรการอนาคต มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 สรุปได้ว่า ประสบการณ์อุบัติเหตุจราจร มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อ

มาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการปัจจุบัน และ มาตรการอนาคต ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ 9 ปรากฏผลดังแสดงในตารางที่ 18

ตารางที่ 18 ความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์อุบัติเหตุจราจรกับระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย (N = 406)

ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง		ประสบการณ์อุบัติเหตุจราจร			
ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมาย					
หมวดนิรภัย		เคยประสบ อุบัติเหตุ ด้วยตนเอง	เคยพบเห็น คนอื่น ประสบ อุบัติเหตุ	เคยประสบ อุบัติเหตุ ด้วยตนเอง และพบเห็น คนอื่นประสบ อุบัติเหตุ	ไม่เคยประสบ อุบัติเหตุ
มาตรการปัจจุบัน					
น้อย		0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)
ปานกลาง		58.1 (50)	45.5 (45)	64.4 (94)	60.0 (42)
มาก		41.9 (36)	54.5 (54)	35.6 (52)	40.0 (28)
รวม		100.0 (86)	100.0 (99)	100.0 (146)	100.0 (70)
Chi - Square		D.F.	Significance		
8.90624		3	.0306 *		
มาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ					
น้อย		3.5 (3)	4.0 (4)	6.1 (9)	5.6 (4)
ปานกลาง		29.1 (25)	34.0 (34)	38.1 (56)	22.5 (16)
มาก		67.4 (58)	62.0 (62)	55.8 (82)	71.8 (51)
รวม		100.0 (86)	100.0 (100)	100.0 (147)	100.0 (71)
Chi - Square		D.F.	Significance		
7.38776		6	.2865		

ตารางที่ 18 ความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์อุบัติเหตุจราจรกับระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการ
บังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย (N = 406) (ต่อ)

ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง		ประสบการณ์อุบัติเหตุจราจร			
ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมาย					
หมวดนิรภัย	เคยประสบ	เคยพบเห็น	เคยประสบ	ไม่เคยประสบ	
	อุบัติเหตุ	คนอื่น	อุบัติเหตุ	อุบัติเหตุ	
	ด้วยตนเอง	ประสบ	ด้วยตนเอง		
		อุบัติเหตุ	และพบเห็น		
			คนอื่นประสบ		
			อุบัติเหตุ		
มาตรการปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ					
น้อย	4.7	2.0	6.8	2.8	
	(4)	(2)	(10)	(2)	
ปานกลาง	48.8	41.0	51.7	53.5	
	(42)	(41)	(76)	(38)	
มาก	46.5	57.0	41.5	43.7	
	(40)	(57)	(61)	(31)	
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0	
	(86)	(57)	(147)	(71)	
Chi - Square	D.F.	Significance			
8.69073	6	.1917			
มาตรการอนาคต					
น้อย	0.0	0.0	0.0	0.0	
	(0)	(0)	(0)	(0)	
ปานกลาง	52.3	27.6	30.3	45.1	
	(45)	(27)	(44)	(32)	
มาก	47.7	72.4	69.7	54.9	
	(41)	(71)	(101)	(39)	
รวม	100.0	100.0	100.0	100.0	
	(86)	(98)	(145)	(71)	
Chi - Square	D.F.	Significance			
17.15807	3	.0007**			

ตารางที่ 18 ความสัมพันธ์ระหว่างประสบการณ์อุบัติเหตุจราจรกับระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการ
บังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย (N = 406) (ต่อ)

ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง		ประสบการณ์อุบัติเหตุจราจร			
ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมาย					
หมวกนิรภัย	เคยประสบ อุบัติเหตุ ด้วยตนเอง	เคยพบเห็น คนอื่น ประสบ อุบัติเหตุ	เคยประสบ อุบัติเหตุ ด้วยตนเอง และพบเห็น คนอื่นประสบ อุบัติเหตุ	ไม่เคยประสบ อุบัติเหตุ	
มาตรการอนาคตแบบเป็นทางการ					
น้อย	5.8 (5)	4.0 (4)	2.0 (3)	0.0 (0)	
ปานกลาง	47.7 (41)	28.0 (28)	34.7 (51)	52.1 (37)	
มาก	46.5 (40)	68.0 (68)	63.3 (93)	47.9 (34)	
รวม	100.0 (86)	100.0 (100)	100.0 (147)	100.0 (71)	
Chi - Square	D.F.	Significance			
19.47170	6	.0034**			
มาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ					
น้อย	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)	
ปานกลาง	22.1 (19)	14.1 (14)	28.6 (42)	18.3 (13)	
มาก	77.9 (67)	85.9 (85)	71.4 (105)	81.7 (58)	
รวม	100.0 (86)	100.0 (99)	100.0 (147)	100.0 (71)	
Chi - Square	D.F.	Significance			
7.86192	3	.0490*			

4.3.2 ปัจจัยด้านจิตวิทยาสังคม

การศึกษารังนี้ได้อำหนดตัวชี้วัดปัจจัยด้านจิตวิทยาสังคมที่มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย ได้แก่

4.3.2.1 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้ทางสังคมกับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการปัจจุบัน และมาตรการอนาคตจากการศึกษา

มาตรการปัจจุบัน พบว่า ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้ทางสังคม ในระดับ “ปานกลาง” เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว มากที่สุด รองลงมา คือ ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้ทางสังคม ในระดับ “มาก” ร้อยละ 58.6 และ 57.6 ตามลำดับ

มาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ พบว่าผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้ทางสังคม ในระดับ “มาก” เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ “มาก” มากที่สุด รองลงมา คือ ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้ทางสังคม ในระดับ “ปานกลาง” ร้อยละ 65.2 และ 56.3 ตามลำดับ

มาตรการปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ พบว่า ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้ทางสังคม ในระดับ “ปานกลาง” เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ “ปานกลาง” มากที่สุด รองลงมา คือ ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้ทางสังคม ในระดับ “มาก” ร้อยละ 50.4 และ 48.5 ตามลำดับ

มาตรการอนาคต พบว่า ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้ทางสังคม ในระดับ “มาก” เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ “มาก” มากที่สุด รองลงมา คือ ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้ทางสังคม ในระดับ “ปานกลาง” ร้อยละ 73.1 และ 43.6 ตามลำดับ

มาตรการอนาคตแบบเป็นทางการ พบว่าผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้ทางสังคม ในระดับ “มาก” เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ “มาก” มากที่สุด รองลงมา คือ ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้ทางสังคม ในระดับ “ปานกลาง” ร้อยละ 68.5 และ 38.5 ตามลำดับ

มาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ พบว่า ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้ทางสังคม ในระดับ “มาก” เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ “มาก” มากที่สุด รองลงมา คือ ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้ทางสังคม ในระดับ “ปานกลาง” ร้อยละ 81.1 และ 72.4 ตามลำดับ

เมื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่าง 2 ตัวแปรด้วย Chi - Square Test แล้วพบว่า ตัวแปรระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้ทางสังคม กับตัวแปรระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการปัจจุบัน ไม่มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ 10 แต่มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการอนาคตอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 สรุปได้ว่า ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้

ทางสังคม มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการ
อนาคต ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ 10 ปรากฏผลดังแสดงในตารางที่ 19

ตารางที่ 19 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้ทางสังคมกับระดับความคิดเห็นของ
ผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย (N = 406)

ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมาย หมวกนิรภัย	ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้ทางสังคม		
	น้อย	ปานกลาง	มาก
มาตรการปัจจุบัน			
น้อย	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)
ปานกลาง	0.0 (0)	58.6 (78)	57.6 (155)
มาก	0.0 (0)	41.4 (0)	42.4 (114)
รวม	0.0 (0)	100.0 (133)	100.0 (269)

Chi - Square	D.F.	Significance
.03843	1	.8446

มาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ

น้อย	0.0 (0)	5.9 (8)	4.4 (12)
ปานกลาง	0.0 (0)	37.8 (51)	30.4 (82)
มาก	0.0 (0)	56.3 (76)	65.2 (176)
รวม	0.0 (0)	100.0 (135)	100.0 (270)

Chi - Square	D.F.	Significance
3.04662	2	.2189

ตารางที่ 19 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้ทางสังคมกับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย (N = 406) (ต่อ)

ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง		ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้ทางสังคม		
ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมาย				
หมวดนิรภัย		น้อย	ปานกลาง	มาก
มาตรการปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ				
น้อย		0.0 (0)	3.0 (4)	5.2 (14)
ปานกลาง		0.0 (0)	50.4 (68)	48.6 (131)
มาก		0.0 (0)	46.7 (63)	46.3 (125)
รวม		0.0 (0)	99.1 (135)	100.0 (270)
Chi - Square	D.F.	Significance		
1.06547	2	.5870		
มาตรการอนาคต				
น้อย		0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)
ปานกลาง		0.0 (0)	56.4 (75)	26.9 (72)
มาก		0.0 (0)	43.6 (58)	73.1 (196)
รวม		0.0 (0)	100.0 (133)	100.0 (288)
Chi - Square	D.F.	Significance		
33.37095	1	.0000**		

ตารางที่ 19 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้ทางสังคมกับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย (N = 406) (ต่อ)

ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมาย หมวกนิรภัย		ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้ทางสังคม		
		น้อย	ปานกลาง	มาก
มาตรการออกแบบเป็นทางการ				
น้อย	0.0 (0)	4.4 (6)	2.2 (6)	
ปานกลาง	0.0 (0)	57.0 (77)	29.3 (79)	
มาก	0.0 (0)	38.5 (52)	68.5 (185)	
รวม	0.0 (0)	99.9 (135)	100.0 (270)	
Chi - Square	D.F.	Significance		
33.37062	2	.0000**		
มาตรการออกแบบไม่เป็นทางการ				
น้อย	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)	
ปานกลาง	0.0 (0)	27.6 (37)	18.9 (51)	
มาก	0.0 (0)	72.4 (97)	81.1 (219)	
รวม	0.0 (0)	100.0 (134)	100.0 (270)	
Chi - Square	D.F.	Significance		
3.99960	1	.0455*		