

ปัจจัยทางเศรษฐกิจสัมพันธ์กับความคิดเห็นของประชาชนในการไม่เคารพกฎหมาย กรณีศึกษา
พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 : บทบังคับการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญารัฐศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการปกครอง ภาควิชาการปกครอง
คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
ปีการศึกษา 2561
ลิขสิทธิ์ของจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

Socio-Economic Factors and People's Opinion toward Noncompliance with the Law: A Case study of Noncompliance with the Land Traffic Act on the Motorcycle Helmet Use Enforcement.



A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements
for the Degree of Master of Arts (Government) in Government

Department of Government

Faculty of Political Science

Chulalongkorn University

Academic Year 2018

Copyright of Chulalongkorn University

หัวข้อวิทยานิพนธ์

ปัจจัยทางเศรษฐกิจสังคมกับความคิดเห็นของประชาชน
ในการไม่เคารพกฎหมาย กรณีศึกษา พระราชบัญญัติ
จรรยาบรรณ พ.ศ.2522 : บทบังคับการสวมหมวกนิรภัย
ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์

โดย

นายรัชมงคล มงคลดาว

สาขาวิชา

การปกครอง

อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ชนพันธ์ ไส้ประกอบทรัพย์

คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย อนุมัติให้หัวข้อวิทยานิพนธ์ฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญารัฐศาสตรมหาบัณฑิต

..... คณบดีคณะรัฐศาสตร์
(รองศาสตราจารย์ ดร.เอก ตั้งทรัพย์วัฒนา)

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

..... ประธานกรรมการ
(ศาสตราจารย์ ดร.ไชยันต์ ไชยพร)

..... อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ชนพันธ์ ไส้ประกอบทรัพย์)

..... กรรมการภายนอกมหาวิทยาลัย
(ดร.สตีล รัตนธิโชติ)

รัชมงคล มงคลดาว : ปัจจัยทางเศรษฐกิจสังคมกับความคิดเห็นของประชาชนในการไม่เคารพกฎหมาย กรณีศึกษา พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 : บทบังคับการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์. (Socio-Economic Factors and People's Opinion toward Noncompliance with the Law: A Case study of Noncompliance with the Land Traffic Act on the Motorcycle Helmet Use Enforcement.) อ.ที่ปรึกษาหลัก : ผศ. ดร.ธนพันธ์ ไส้ประกอบทรัพย์

ปัจจัยทางเศรษฐกิจสังคมกับความคิดเห็นของประชาชนในการไม่เคารพกฎหมาย กรณีศึกษา พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 : บทบังคับการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ มุ่งศึกษาบริบทเชิงเศรษฐกิจและสังคมที่ส่งผลต่อการปฏิบัติตามกฎหมายในบทบังคับการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ โดยศึกษากลุ่มตัวอย่างในชุมชนเขตเมืองและชุมชนนอกเขตเมืองเปรียบเทียบความแตกต่างของทัศนคติ 3 ด้าน ได้แก่ ด้านการรับรู้ข่าวสาร ด้านการวางแผนร่วมกัน และด้านการปฏิบัติและควบคุม ซึ่งเป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมาย

ผลการศึกษาพบว่า ความแตกต่างของบริบททางเศรษฐกิจและสังคมส่งผลต่อทัศนคติการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร โดยชุมชนนอกเขตเมืองสนับสนุนการสวมหมวกนิรภัยมากกว่าชุมชนเขตเมือง ทั้งนี้ การสื่อสารสร้างการรับรู้ข่าวสารภายในชุมชนสามารถสร้างพฤติกรรมเคารพกฎหมายจราจรในชุมชนนอกเขตเมืองได้ดีกว่า และแม้ว่าชุมชนเขตเมืองมีช่องทางให้เสนอความคิดเห็นอย่างสะดวก แต่การวางแผนร่วมกันภายในชุมชนเพื่อกำหนดแนวทางส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยยังคงน้อยกว่าชุมชนนอกเขตเมือง นอกจากนี้ ระดับการมีส่วนร่วมเจ้าหน้าที่เพื่อส่งเสริมพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยนั้น ชุมชนนอกเขตเมืองมีระดับการลงมือปฏิบัติมากกว่า โดยชุมชนเขตเมืองมีแนวโน้มเพียงแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นเท่านั้น การพิจารณากำหนดกลไกและนโยบายส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย เพื่อลดอุบัติเหตุ จึงต้องปรับแต่งให้เหมาะสมกับบริบทของแต่ละชุมชน กล่าวคือ ในชุมชนเขตเมืองควรใช้กลไกการบังคับใช้กฎหมายที่เคร่งครัดของเจ้าหน้าที่ และในชุมชนนอกเขตเมือง ควรส่งเสริมระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในชุมชนในการกำกับควบคุมพฤติกรรมของผู้ใช้รถจักรยานยนต์

สาขาวิชา การปกครอง

ลายมือชื่อนิติ

ปีการศึกษา 2561

ลายมือชื่อ อ.ที่ปรึกษาหลัก

5880621024 : MAJOR GOVERNMENT

KEYWORD: Land Traffic Act B.E.2522 Traffic Act Motorcycle Helmet Urban

Community Non-municipality Community

Ratchamongkhol Mongkholdao : Socio-Economic Factors and People's Opinion toward Noncompliance with the Law: A Case study of Noncompliance with the Land Traffic Act on the Motorcycle Helmet Use Enforcement.. Advisor: Asst. Prof. Thanapan Laiprakobsup, Ph.D.

Socio-Economic Factors and People's Opinion toward Noncompliance with the Law: A Case study of Noncompliance with the Land Traffic Act on the Motorcycle Helmet Use Enforcement is the thesis aimed at studying the influence of socio-economic factors on the law compliance behavior among motorcycle users in Thailand. The study was conducted in urban and non-municipality communities and compared the difference in attitudes in 3 dimensions comprising of the communication, the planning and the practice and control.

The study indicated that the differences in economic and social context affect the attitude of compliance with traffic laws. Communication within community can build a more satisfactory law compliance behavior of motorcycle users in non-municipal community. Despite a more convenient channel for urban community in sharing information, it is less likely to witness members of the community gathering and planning in promoting helmet use. There is higher level of participation between community and government officers in non-municipality community. This implies that the mechanism aimed at promoting the helmet use should be customized with respect to the context of each community. In other words, strict enforcement of law by government officers is expected to be more effective in urban community, while promoting participation of members in monitoring helmet use should be more appropriate in non-municipal community.

Field of Study: Government

Student's Signature

Academic Year: 2018

Advisor's Signature

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้บรรลุเป้าหมายด้วยผลสำเร็จที่น่าพึงพอใจด้วยการสนับสนุนอย่างดียิ่งตลอดการศึกษา ค้นคว้าจากผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ชนพันธ์ ไส้ประกอบทรัพย์ อาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ที่กรุณาให้ความอนุเคราะห์และสละเวลาอันมีค่าในการให้คำปรึกษาแนวทางการศึกษาค้นคว้า ตลอดจนคำแนะนำ ข้อเสนอแนะ และการพิจารณาความครบถ้วนสมบูรณ์ของผลการศึกษาระดมขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

กระผมขอขอบพระคุณคณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์ทุกท่าน อันประกอบด้วยศาสตราจารย์ ดร.ไชยันต์ ไชยพร ประธานกรรมการ และ ดร.สตีธร ธนานิธิโชติ กรรมการสอบภายนอกมหาวิทยาลัย ที่กรุณาสละเวลาของท่านในการพิจารณาผลการศึกษจนสามารถดำเนินการจนสำเร็จการศึกษา นอกจากนี้ ขอขอบพระคุณคณาจารย์คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัยทุกท่าน ที่ได้ประสิทธิ์ประสาทความรู้อย่างดียิ่งตลอดระยะเวลาการศึกษา

ความสำเร็จในครั้งนี้ จะไม่สามารถเกิดขึ้นได้ หากไม่ได้รับการสนับสนุนและกำลังใจที่ดีจากครอบครัว ที่ทำให้กระผมสามารถก้าวผ่านอุปสรรคต่างๆ และผลักดันให้ทำสิ่งที่เป็นความใฝ่ฝันจนสำเร็จจุล่งได้ดังในทุกวันนี้

ทั้งนี้ กระผมหวังเป็นอย่างยิ่งว่า วิทยานิพนธ์ฉบับนี้ จะเป็นประโยชน์แก่ผู้สนใจในการนำไปศึกษาต่อยอด เพื่อพัฒนาแนวทางการส่งเสริมประเด็นที่เกี่ยวข้องต่อไป

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

รัชมงกล มงคลดาว

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย	ก
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ	ง
กิตติกรรมประกาศ.....	จ
สารบัญ.....	ฉ
สารบัญตาราง	ฅ
สารบัญรูปภาพ	ฉ
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	10
1.3 คำถามของการศึกษา.....	10
1.4 สมมติฐานในการศึกษา.....	11
1.5 ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา.....	12
1.6 กรอบการวิเคราะห์.....	12
1.7 ขอบเขตของการศึกษา	13
1.8 วิธีการศึกษาวิจัย.....	14
1.9 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย.....	15
1.10 คำโครงการนำเสนอ.....	16
บทที่ 2 แนวคิดทฤษฎี และการทบทวนวรรณกรรม	17
2.1 แนวคิดความไว้วางใจทางสังคม (Social Trust) และต้นทุนทางสังคม (Social Capital)	17
2.2 ปัจจัยด้านสถานภาพทางเศรษฐกิจสังคมของบุคคล (Socioeconomic Factors).....	24
2.3 ปัจจัยด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Law enforcement) และบทลงโทษ.....	30

2.4 แนวคิดความเป็นเมือง (Urbanization)	34
บทที่ 3 ระเบียบวิธีการวิจัย.....	41
3.1 หน่วยการวิเคราะห์และการรวบรวมข้อมูล	42
3.2 การเลือกกลุ่มตัวอย่างในงานวิจัย	43
3.3 ตัวแปรที่ใช้ในงานวิจัย.....	49
3.4 ระดับการวัดข้อมูล	50
3.5 เครื่องมือในการวิจัย	50
3.5.1 โครงสร้างแบบสอบถาม.....	50
3.5.2 เนื้อหาของแบบสอบถาม	51
3.6 การวิเคราะห์ข้อมูลและการวิเคราะห์ทางสถิติ	52
3.6.1 สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics).....	52
3.6.2 สถิติอ้างอิง (Inferential statistics).....	52
บทที่ 4 ผลการศึกษา	53
4.1 บทนำ.....	53
4.2 สถิติพรรณนา (Descriptive statistics).....	53
4.2.1 ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคล	54
4.2.2 ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยเศรษฐกิจสังคม.....	57
4.2.3 ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย	58
4.2.4 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมาย และการรับรู้กฎหมาย	61
4.2.5 ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติต่อการสวมหมวกนิรภัย.....	63
4.2.6 ข้อมูลเกี่ยวกับบริบทท้องถิ่นและทัศนคติการมีส่วนร่วมของประชาชน	70
4.3 สถิติอ้างอิง (Inferential statistics)	84
4.3.1 การวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation)	88
4.3.2 การทดสอบสถิติ T-Test	99

4.3.3 การประมาณค่าด้วยวิธีกำลังสองน้อยที่สุด (Ordinary Least Squares: OLS)	104
บทที่ 5 บทสรุปผลการศึกษาวิจัย และข้อเสนอแนะ	112
5.1 บทสรุปของสถิติพรรณนา (Descriptive statistics)	112
5.2 บทสรุปสถิติอ้างอิง (Inferential statistics)	114
5.2.1 ความสัมพันธ์ของพฤติกรรมที่มีส่วนร่วมและทัศนคติต่อการสวมหมวกนิรภัย	114
5.2.2 ความแตกต่างของทัศนคติและพฤติกรรมของชุมชนเขตเมืองและชุมชนนอกเขตเมือง	115
5.3 พิสูจน์ความสอดคล้องของสมมติฐานและทฤษฎีที่ใช้ในการศึกษา	118
5.4 การอภิปรายผลการศึกษา	120
5.5 ข้อเสนอแนะการวิจัย และข้อจำกัดของการศึกษา	123
บรรณานุกรม	128
ภาคผนวก	132
ประวัติผู้เขียน	140

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 1 แสดงจำนวนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	39
ตารางที่ 2 ระดับการวัดข้อมูล	50
ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคล.....	55
ตารางที่ 4 กลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามอายุ รายได้ และการใช้รถจักรยานยนต์.....	56
ตารางที่ 5 กลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามอาชีพและการเข้าร่วมกลุ่มทางสังคม	57
ตารางที่ 6 ประสิทธิภาพและพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ ของกลุ่มตัวอย่าง	59
ตารางที่ 7 พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมาย และรับรู้กฎหมาย ของกลุ่มตัวอย่าง	62
ตารางที่ 8 ทศนคติต่อการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่าง.....	63
ตารางที่ 9 การมีส่วนร่วมของกลุ่มตัวอย่าง ในด้านการรับรู้ข่าวสาร	71
ตารางที่ 10 การมีส่วนร่วมของกลุ่มตัวอย่าง ในด้านการวางแผนร่วมกัน	75
ตารางที่ 11 การมีส่วนร่วมของกลุ่มตัวอย่าง ในด้านการปฏิบัติและควบคุม.....	80
ตารางที่ 12 คำขอของตัวแปรด้านทัศนคติการสวมหมวกนิรภัย	85
ตารางที่ 13 คำขอของตัวแปรด้านพฤติกรรมด้านการรับรู้ข่าวสาร.....	86
ตารางที่ 14 คำขอของตัวแปรด้านพฤติกรรมด้านการวางแผนร่วมกัน	87
ตารางที่ 15 คำขอของตัวแปรด้านพฤติกรรมด้านการปฏิบัติและควบคุม.....	88
ตารางที่ 16 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์: ทัศนคติการสวมหมวกนิรภัยและการรับรู้ข่าวสาร	89
ตารางที่ 17 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์: ทัศนคติการสวมหมวกนิรภัย และการวางแผนร่วมกัน	91
ตารางที่ 18 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์: ทัศนคติการสวมหมวกนิรภัย และการปฏิบัติควบคุม.....	95
ตารางที่ 19 ทัศนคติการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามภูมิลำเนา.....	99
ตารางที่ 20 พฤติกรรมด้านการรับรู้ข่าวสารของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามภูมิลำเนา.....	101
ตารางที่ 21 พฤติกรรมด้านการวางแผนร่วมกันของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามภูมิลำเนา	102

ตารางที่ 22 พฤติกรรมด้านการปฏิบัติและควบคุมของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามภูมิำเนา103

ตารางที่ 23 การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม105



สารบัญรูปภาพ

	หน้า
รูปภาพที่ 1 2030 Agenda for Sustainable Development	4
รูปภาพที่ 2 กรอบการวิเคราะห์	12
รูปภาพที่ 3 องค์ประกอบของตัวแปรความเชื่อถือไว้ว่างใจทางสังคม และต้นทุนทางสังคม	23
รูปภาพที่ 4 องค์ประกอบของปัจจัยทางเศรษฐกิจสังคม	30
รูปภาพที่ 5 องค์ประกอบของปัจจัยด้านการบังคับใช้กฎหมาย	34
รูปภาพที่ 6 สัดส่วนประเภทรถยนต์จดทะเบียน ทวีราชอาณาจักร พ.ศ.2561	43
รูปภาพที่ 7 จำนวนอุบัติเหตุทางถนนที่ราชอาณาจักร จำแนกตามประเภทผู้ใช้ทาง พ.ศ.2560	44
รูปภาพที่ 8 สัดส่วนประเภทรถจดทะเบียน กทม. พ.ศ.2560	45
รูปภาพที่ 9 สัดส่วนประเภทรถจดทะเบียน ชลบุรี พ.ศ.2560	46
รูปภาพที่ 10 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	48

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

เศรษฐกิจสังคมและการเมือง เป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กันอย่างแนบแน่น ดังที่จะเห็นได้จากการเริ่มต้นของการปฏิวัติอุตสาหกรรมที่ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงในหลายๆ ภาคส่วน ไม่ว่าจะเป็นการเปลี่ยนแปลงในภาคการเกษตร ภาคการผลิต ภาคการคมนาคม รวมไปถึงนวัตกรรมทางเทคโนโลยีต่างๆ ที่ถูกคิดค้นขึ้นมาเพื่อเปลี่ยนผ่านจากยุคที่ใช้แรงงานคนกับสัตว์ไปสู่ยุคที่ใช้เครื่องจักรในการทำงาน ซึ่งการปฏิวัตินี้ได้แพร่ขยายจากประเทศอังกฤษไปสู่ประเทศต่างๆ ทั่วโลกในเวลาต่อมา ซึ่งภายในระยะเวลาเพียงหนึ่งศตวรรษ การเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่นี้ได้ทำให้วิถีชีวิตของผู้คนได้เปลี่ยนแปลงไปจากเดิม ซึ่งก็รวมถึงสภาพบริบททางสังคม ฐานะทางเศรษฐกิจ การเมือง และวัฒนธรรมด้วยเช่นกัน จึงทำให้เกิดมุมมองอย่างหนึ่งว่า เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจสังคมแล้ว การเมืองก็ย่อมที่จะเปลี่ยนแปลงไปด้วยเช่นกัน ซึ่งก็ได้มีแนวคิดของนักรัฐศาสตร์ด้านการพัฒนาทางการเมือง (Political Development) ได้กล่าวถึงมุมมองนี้ว่า หากมีการพัฒนาหรือทำให้การเมืองมีความเป็นทันสมัย (Political Modernization) ขึ้นมาได้ ก็จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจสังคมตามมาได้เช่นกัน (Lucian W. Pye, 1996)

อย่างไรก็ตาม ในการเปลี่ยนแปลงทางด้านเศรษฐกิจสังคมและการเมือง ก็ย่อมต้องมีประชาชนเป็นตัวหลักในการขับเคลื่อนการเปลี่ยนแปลงดังกล่าวด้วยเช่นกัน เนื่องจากประชาชนเป็นผู้มีบทบาทในการขับเคลื่อนและกำหนดทิศทางของประเทศให้พัฒนาต่อไปได้ ไม่ว่าจะเป็นในด้านมิติทางเศรษฐกิจสังคม ที่ประชาชนเป็นทั้งผู้ผลิตและผู้บริโภค ในด้านมิติทางการเมือง ที่ประชาชนสามารถเข้าไปมีส่วนร่วมในทางการเมือง (Civic engagement) เพื่อสอดส่องการบริหารประเทศของรัฐบาลให้เป็นไปอย่างเป็นธรรม และที่สำคัญคือ ในด้านมิติทางกฎหมาย ที่ประชาชนสามารถที่จะตรวจสอบการกำหนดกฎหมายของรัฐบาล ให้เกิดความเป็นธรรมและเกิดประโยชน์สูงสุดต่อประชาชน โดยผ่านกระบวนการมีส่วนร่วมทางการเมืองต่างๆ เช่น การทำประชามติ (Referendum) การทำประชาพิจารณ์ (Public Hearings) เป็นต้น ซึ่งการมีส่วนร่วมทางการเมืองต่างๆ

นี้ นอกจากจะเป็นการตรวจสอบความเป็นธรรมและบทลงโทษของบทบัญญัติมาตราของกฎหมายแล้ว ยังสามารถเป็นไปเพื่อสร้างแบบแผนพฤติกรรมในการเคารพกฎหมาย (Compliance) ให้กับประชาชนในสังคมได้ โดยที่ประสิทธิผลของกฎหมายจะเป็นสิ่งที่บ่งบอกถึงการสมัครใจยินยอมที่จะปฏิบัติตามกฎหมายด้วยตัวของประชาชนเอง (Marcelo Bergman, 2009) เนื่องจากประชาชนเชื่อว่า กฎหมายเป็นทั้งตัวแทนและเป็นทางเลือกที่ดีที่สุด ซึ่งถ้าหากกฎหมายสามารถใช้งานได้จริง และผู้ที่ละเมิดกฎหมายได้รับบทลงโทษจริง ก็อาจจะทำให้ประชาชนในสังคมเกิดการรับรู้ที่จะมีแบบแผนพฤติกรรมในการที่จะปฏิบัติตามกฎหมาย (Compliance) แต่ถ้าหากเป็นในทางตรงกันข้ามแล้วนั้น ก็อาจจะทำให้ประชาชนเกิดการรับรู้ที่จะมีแบบแผนพฤติกรรมที่จะเลี่ยงกฎหมายหรือไม่เคารพกฎหมาย (Noncompliance) เกิดขึ้นในสังคมได้

ด้วยมุมมองมิติทางกฎหมายที่ได้กล่าวไป ก็สามารถมองได้ว่า สังคมได้เป็นรากฐานของการเมืองเช่นกัน เนื่องจากในหลายๆ สังคมก็จะมีระเบียบทางสังคม (Social Order) ที่แตกต่างกันออกไปตามบริบทสภาพแวดล้อมของสังคมแต่ละที่ อีกทั้งปทัสถานทางสังคม (Norm) จะเป็นตัวชี้วัดที่ทำให้การปฏิบัติตามกฎหมายได้แตกต่างกันไปในแต่ละสังคม (Marcelo Bergman, 2009) แม้ว่าสังคมนั้นๆ จะมีระดับการพัฒนาที่เหมือนกันก็ตาม สังคมที่ผู้คนมีการเคารพในหน้าที่ของตนเอง และมีการเคารพกฎหมาย ก็จะทำให้สังคมนั้นเกิดการรับรู้ในแบบแผนของพฤติกรรมที่ดี ซึ่งส่งผลให้สังคมนั้นมีประชาธิปไตยที่มั่นคงมีประสิทธิภาพ คือ ผู้คนมีการเคารพกฎหมายและรู้จักหน้าที่ของตนเอง ซึ่งก็สามารถส่งผลไปถึงระเบียบทางการเมือง (Political Order) ได้เช่นกัน ซึ่งสามารถเห็นได้จากการเลือกตั้งนักรการเมืองเข้าไปปฏิบัติหน้าที่บริหารประเทศ สังคมที่ผู้คนมีการเคารพกฎหมายก็จะมีมาตรฐานในการเลือกตั้งอยู่ในระดับที่สูง และคาดหมายประสิทธิผลจากการนักรการเมืองที่พวกเขาเลือก จึงส่งผลให้นักรการเมืองต้องทำงานอย่างเต็มที่และไม่กล้าที่จะแสดงพฤติกรรมที่ไม่ดีออกมา เช่น ในสังคมประเทศอเมริกาที่ผู้คนเคารพกฎหมาย เพราะเห็นว่ากฎหมายจะให้สิทธิ์ให้เสียงและเป็นประโยชน์ต่อตนเองได้ ใครที่ละเมิดกฎหมายจะถือว่าตกอยู่ในฐานะเหยียดขี้เฒ่าเจตจำนงของชนทั้งชาติ (วิภาวรรณ ตูยานนท์, 2522) แต่ในทางตรงกันข้าม สังคมที่มีระเบียบทางสังคม (Social Order) ที่ไม่ดี ผู้คนในสังคมไม่เคารพกฎหมาย จนทำให้เกิดการรับรู้แบบแผนพฤติกรรมของการเลี่ยงกฎหมายขึ้นในสังคม เมื่อมีการเลือกตั้ง ผู้คนก็มักจะเลือกนักรการเมืองที่

สามารถช่วยเอื้อประโยชน์ต่อการเลี้ยงกฎหมายให้กับตนเอง ซึ่งเป็นสิ่งที่แสดงให้เห็นถึงระเบียบทางการเมือง (Political Order) ที่ไร้ระเบียบและไม่มีเสถียรภาพ

มีงานวิจัยของนักสังคมศาสตร์ได้ทำการศึกษาวิจัยในมุมมองนี้ไว้ คือ งานของ Marcelo Bergman (2009) ที่ทำการศึกษากฎหมายภายในสองประเทศ คือ ประเทศชิลีและประเทศอาเจนติน่า พบว่า สองประเทศนี้มีปัจจัยทางด้านต่างๆ ที่คล้ายคลึงกัน ไม่ว่าจะเป็นประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม เศรษฐกิจ และสถาบันต่างๆ แต่การจ่ายภาษีในสองประเทศนี้ กลับพบแบบแผนพฤติกรรมที่แตกต่างกันอย่างสิ้นเชิง ในรูปแบบของสภาพสมดุลสองแบบที่ตรงกันข้ามกัน (The Two Equilibrium) คือ สมดุลของการเคารพกฎหมาย (Legal Equilibrium) และสมดุลของการไม่เคารพกฎหมาย (Noncompliance Equilibrium) คนชิลีจะมีการเคารพกฎหมายและมีการเสียภาษีอย่างตรงไปตรงมา แต่คนอาเจนติน่ากลับเป็นไปในทางตรงกันข้าม ในประเทศชิลี ประชาชนมีความเห็นชอบกับกฎหมายการเสียภาษีมากกว่าประเทศอาเจนติน่า เนื่องจากประชาชนรู้ว่าภาษีที่ตนเองจ่ายไปนั้น รัฐบาลจะสามารถนำไปสร้างประโยชน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุดโดยชอบด้วยกฎหมาย แม้แต่ในเรื่องของบทลงโทษ สังคมประเทศชิลีและประเทศอาเจนติน่ามีการรับรู้ (Perception) ของผู้คนในการมองบทลงโทษว่ามีความรุนแรงที่ต่างกัน การรับรู้ของผู้คนประเทศชิลีมองว่าบทลงโทษมีความรุนแรง จึงทำให้มีพฤติกรรมที่เคารพกฎหมาย ส่วนประเทศอาเจนติน่า จะเป็นในทางตรงกันข้าม คือ มองบทลงโทษไม่มีความรุนแรงและไม่สามารถใช้ลงโทษได้จริง จึงทำให้ผู้คนมีพฤติกรรมที่กล้าละเมิดกฎหมาย (Marcelo Bergman, 2009)

นอกจากนี้ ในบริบทด้านการพัฒนาของโลก ความตระหนักด้านความยั่งยืน ก็ได้รับการบรรจุเป็นวาระแห่งการพัฒนาในระดับสากล โดยองค์การสหประชาชาติ หรือ The United Nations (UN) ซึ่งได้จัดทำเป้าหมายการพัฒนาของโลกระยะ 15 ปี ขึ้นใหม่เนื่องจากเป้าหมายการพัฒนาแห่งสหัสวรรษ หรือ Millennium Development Goals (MDGs) ซึ่งเป็นเป้าหมายเดิมได้บรรลุและสิ้นสุดลงเมื่อปี พ.ศ.2558 ที่ผ่านมา ทั้งนี้ เป้าหมายพัฒนาใหม่มีชื่อว่า Sustainable Development Goals (SDGs) หรือ 2030 Agenda for Sustainable Development (United Nations, 2015) มีผลบังคับใช้ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ.2559 เป็นต้นไป ประกอบด้วย 17 เป้าหมาย 169 ตัวชี้วัด ครอบคลุมการ

ดำเนินการเพื่อขจัดความยากจน ลดความเหลื่อมล้ำ ส่งเสริมสุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดี ตลอดจนการจัดการเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงของสภาพภูมิอากาศ ซึ่งได้รับการรับรองโดยผู้นำจากประเทศต่างๆทั่วโลกเมื่อเดือนกันยายน พ.ศ.2558 โดยพลเอกประยุทธ์ จันทร์โอชา นายกรัฐมนตรีของไทย ได้ลงนามรับรองในการนำ SDGs มาเป็นแนวทางในการพัฒนาประเทศ ดังที่สะท้อนในวิสัยทัศน์ประเทศไทยว่า “ประเทศไทยมีความมั่นคง มั่งคั่ง ยั่งยืน เป็นประเทศพัฒนาแล้ว ด้วยการพัฒนาตามปรัชญาเศรษฐกิจพอเพียง”

รูปภาพที่ 1 2030 Agenda for Sustainable Development



ที่มา: United Nations (2015)

การส่งเสริมสุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดีของประชากรมนุษย์เป็นปัจจัยสำคัญในการนำไปสู่การบรรลุการพัฒนาที่ยั่งยืนภายในปี 2030 ซึ่งเป็นกรอบเวลาที่กำหนดเพื่อการบรรลุเป้าหมาย SDGs ของ UN โดยปรากฏอยู่ในเป้าหมายที่ 3 Good Health and Well-being ที่มีจุดมุ่งหมายในภาพรวมเพื่อยกระดับคุณภาพชีวิตของประชากรทุกช่วงวัยให้สามารถเข้าถึงการบริการสาธารณสุขอย่างครอบคลุม ตลอดจนการยกระดับความปลอดภัยในการใช้ชีวิต ซึ่งเป็นที่น่าสนใจว่าได้มีการกำหนดเป้าประสงค์ที่จะลดจำนวนการเสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วโลกลงครึ่งหนึ่งภายในปี 2020 (Sustainabledevelopment.un.org., 2016) โดยมีตัวชี้วัดคืออัตราการเสียชีวิตจากการบาดเจ็บที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนน (Death rate due to road traffic injuries)

ในแต่ละปีประชากรโลกจำนวน 1.25 ล้านคนต้องเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ยังไม่นับรวมจำนวนประชากรกว่า 50 ล้านคนที่ต้องทุพพลภาพจากอุบัติเหตุ และยังเป็นสาเหตุหลักการเสียชีวิตของประชากรโลกในวัย 15-44 ปี ซึ่งเป็นวัยแรงงานที่มีความสำคัญต่อการขับเคลื่อนความมั่งคั่งของประเทศด้วยการประมาณการของ UN (Save LIVES, 2017) อุบัติเหตุทางถนนสร้างความสูญเสียทางเศรษฐกิจของแต่ละประเทศคิดเป็นร้อยละ 3 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมภายในประเทศ (Gross Domestic Product : GDP) โดยอุบัติเหตุทางถนนกว่าร้อยละ 90 ทั่วโลกเกิดขึ้นในกลุ่มประเทศรายได้ต่ำและรายได้ปานกลาง แม้ว่ากลุ่มประเทศเหล่านี้มีจำนวนยานพาหนะคิดเป็นเพียงครั้งหนึ่งของจำนวนยานพาหนะทั้งหมดก็ตาม ทั้งนี้ กลุ่มผู้ใช้ถนนที่มีความเสี่ยงสูง ได้แก่ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และรถจักรยาน รวมถึงผู้ใช้ทางเท้าด้วย ดังนั้น การลดอุบัติเหตุทางถนนจึงได้รับการกำหนดเป็นวาระแห่งการพัฒนาที่ยั่งยืนของโลก เนื่องจากหากแต่ละประเทศไม่มีนโยบายที่มีประสิทธิภาพและการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนอย่างต่อเนื่อง เป็นที่คาดการณ์ว่า อุบัติเหตุทางถนนจะกลายเป็นสาเหตุของการเสียชีวิตอันดับที่ 7 ของโลกในปี 2030

เมื่อมองกลับมาที่ประเทศไทย เป็นสังคมหนึ่งที่ไร้ระเบียบและมีการพัฒนาในส่วนนี้ที่ช้าล่าช้า หลังหนึ่งในหลายเรื่องที่มีความสำคัญก็คือ เรื่องของการเคารพกฎหมายจราจร แม้ว่าจะมีการใช้พระราชบัญญัติจราจรทางบกมาตั้งแต่ปี พ.ศ.2522 (สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา) ที่มีวัตถุประสงค์นำมาใช้เพื่อมุ่งจัดระเบียบการสัญจรและพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางบกในประเทศไทยให้เจริญก้าวหน้าทั่วถึงกันทั้งประเทศ แต่อย่างไรก็ตาม ในปัจจุบันยังคงมีการกระทำผิดละเมิดพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ซึ่งเห็นได้จากข้อมูลสถิติจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกที่เกิดจากการไม่เคารพกฎหมายจราจรได้มีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี ซึ่งยกตัวอย่างมาสามปี กล่าวคือ ในปี พ.ศ.2556 มีจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกทั้งหมด 61,868 คดี ต่อมาในปี พ.ศ.2557 มีจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกทั้งหมด 63,452 คดี และต่อมาในปี พ.ศ.2558 มีจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกทั้งหมด 69,394 คดี (สำนักงานเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร) โดยอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้นกับรถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน และรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคล ตามลำดับ ทั้งนี้ รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะหลักที่ใช้ในการสัญจรของผู้ใช้ถนนในประเทศไทย ทั้งยังเป็นสาเหตุหลักของอุบัติเหตุทางถนนด้วย การบริหารจัดการเพื่อลดอัตราการเกิด

อุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ สามารถลดความสูญเสียของทรัพยากรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับชีวิตร่างกาย และทรัพย์สิน รวมถึงเวลาและงบประมาณทั้งในระดับประเทศและท้องถิ่น ทั้งนี้ สาเหตุหลักของอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดกับรถจักรยานยนต์กว่าร้อยละ 80 คือ การไม่สวมหมวกนิรภัย แม้ว่าจะมีการบัญญัติเป็นกฎหมายพร้อมบทลงโทษชัดเจนให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัย แต่ประเทศไทยยังมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยภาพรวมของประเทศค่อนข้างน้อยเพียงร้อยละ 43 (มูลนิธิไทยโรดส์และเครือข่ายเฝ้าระวังสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน, 2559) ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ทั่วราชอาณาจักร โดยผู้ขับขี่มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยร้อยละ 51 และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 20 เท่านั้น ทำให้การเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้งทำให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ได้รับการบาดเจ็บรุนแรง โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้โดยสารที่มากกว่าร้อยละ 90 ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจะได้รับการบาดเจ็บอย่างรุนแรง ถึงแม้ว่าจะมีพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 บัญญัติบังคับให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารต้องสวมหมวกนิรภัยไว้ในลักษณะ 17 เบ็ดเตล็ด มาตรา 122 และลักษณะ 19 บทกำหนดโทษ ในมาตรา 148 สำหรับผู้ฝ่าฝืน ตลอดจนมีการณรงค์ให้มีการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์อย่างสม่ำเสมอ แต่เป็นกรณีที่ยังน่าสงสัยถึงสาเหตุของอัตราการสวมหมวกนิรภัยที่ค่อนข้างต่ำ

ด้วยเหตุนี้ อาจกล่าวได้ว่า พัฒนาการของสังคมไทยในช่วงหนึ่งทศวรรษมานี้ได้เคลื่อนตัวเข้าสู่การไม่เคารพกฎหมาย (Noncompliance Equilibrium) ได้เกิดสภาพการณ์ที่เห็นว่าการละเมิดกฎหมายนั้นเป็นเรื่องปกติ โดยที่ผู้คนในสังคมไทยต่างก็มีความเข้าใจในกฎระเบียบทางสังคม โดยเฉพาะกฎหมายจราจรที่ผู้คนในสังคมต่างก็ต้องใช้อยู่ตลอดเวลา แต่กลับมีแบบแผนพฤติกรรมที่ไม่เคารพต่อกฎหมายได้แผ่ขยายออกไปทั่วสังคมมากยิ่งขึ้นในลักษณะของแนวโน้มที่เห็นว่า คนอื่นไม่ทำตามกฎหมาย ตัวเราเองก็จะไม่ทำตามกฎหมายเช่นกัน เพื่อไม่ให้ตนเองนั้นต้องเสียผลประโยชน์และถูกเอาเปรียบ

นอกจากนี้ สิ่งนี้ยังแสดงให้เห็นถึงการบังคับใช้กฎหมาย (Law enforcement) ของสังคมไทยที่หละหลวมไม่มีประสิทธิภาพด้วยเช่นกัน ยิ่งไปกว่านั้น ในส่วนของบทลงโทษต่างๆ ที่นำมาใช้กับผู้ทีละเมิดกฎหมายก็ไม่สามารถใช้ลงโทษได้จริง หรือใช้ได้จริงแต่บทลงโทษนั้นมี

ลักษณะที่เบาเกินไปและไม่มีความรุนแรง จนทำให้ผู้คนในสังคมไม่กลัวด้วยกฎหมายและพร้อมที่จะละเมิดกฎหมายตลอดเวลา ดังตัวอย่างของพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของผู้คนในสังคมไทยปัจจุบัน ที่มีทั้งการจอดรถในที่ห้ามจอด การขับรบบนฟุตบาทที่ผู้คนเดินสัญจรไปมา เลี้ยวรถข้ามเลน โดยไม่ให้สัญญาณไฟเลี้ยว กลับรถในที่ห้ามกลับ ไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับรถจักรยานยนต์ ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยในขณะที่ขับรถยนต์ รวมไปถึงมีการขับรถในขณะที่เมาสุรา ใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่ขับรถ ขับรถย้อนศร ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร มีการแข่งในที่คับขัน และมีการขับรถในระดับความเร็วที่เกินกฎหมายกำหนด เป็นต้น แบบแผนของพฤติกรรมเหล่านี้ หากมีการกระทำครั้งหนึ่งแล้ว และไม่ได้รับบทลงโทษใดๆ ผู้คนก็จะมีความมั่นใจที่จะมองว่าไม่ใช่เรื่องยากที่จะละเมิดต่อกฎหมาย และปฏิบัติเช่นเดิมต่อไปทุกครั้ง เมื่อผ่านระยะเวลาหนึ่งไป แบบแผนพฤติกรรมเหล่านี้ก็จะถูกมองว่าเป็นเรื่องปกติ ที่ผู้คนในสังคมไทยได้ปฏิบัติกัน ซึ่งสภาพการณ์เหล่านี้ถือได้ว่าเป็นปรากฏการณ์ใหม่ของสังคมไทยที่เรียกว่า ปรากฏการณ์ชาชินต่อการละเมิดกฎหมาย (เกรียงไกร เกียรประคิษฐ์, 2557)

อย่างไรก็ตาม ปรากฏการณ์ชาชินต่อการละเมิดกฎหมายดังที่ได้กล่าวไปนั้น ด้วยมิติมุมมองทางกฎหมายเพียงมิติเดียวอาจไม่เพียงพอต่อการหาเหตุผลและตอบคำถามว่า “ทำไมผู้คนในสังคมไทยถึงไม่เคารพกฎหมาย” ซึ่งปรากฏการณ์ชาชินต่อการละเมิดกฎหมายนี้ จำเป็นต้องมองลึกลงไปถึงความเป็นมาของสังคมไทยในอดีต ประวัติศาสตร์ทางสังคมและการเมืองไทย รวมถึงวัฒนธรรมไทยด้วยเช่นกัน เนื่องจากบริบทเหล่านี้จะเป็นสิ่งที่ช่วยหล่อหลอมแบบแผนพฤติกรรมและสร้างการรับรู้ (Perception) ในลักษณะใดลักษณะหนึ่งของผู้คนในสังคมไว้ และแสดงออกตามการรับรู้เหล่านั้นๆ นอกจากนี้ หากเปรียบเทียบการเคารพกฎหมายของสังคมไทยกับสังคมตะวันตกแล้วนั้น พบว่ามีความแตกต่างกัน สังคมไทยมีความเป็นมาของประวัติศาสตร์ และลักษณะทางวัฒนธรรมที่แตกต่างจากประเทศตะวันตก อันเป็นผลทำให้ผู้คนในสังคมไทยมีความเคารพต่อกฎหมายน้อยกว่าพลเมืองในประเทศตะวันตก กล่าวคือ ในประเทศตะวันตกไม่ว่าจะเป็นประเทศอเมริกา ประเทศอังกฤษ หรือประเทศฝรั่งเศส ต่างก็ได้มีประวัติศาสตร์ของการต่อสู้ทางประชาธิปไตย และมีที่มาของรัฐธรรมนูญที่มาจาก การต่อสู้ของภาคประชาชนทั้งสิ้น ไม่ว่าจะเป็นประเทศอังกฤษในสมัยของบทบัญญัติแมกนาคาร์ตา (Magna Carta) ในปี ค.ศ.1215 รวมถึงการ

ประกาศอิสรภาพของสหรัฐอเมริกาเมื่อปี ค.ศ.1776 และการปฏิวัติฝรั่งเศสในช่วงปี ค.ศ.1789-1799 เป็นต้น ซึ่งจะเห็นได้ว่า การได้มาซึ่งกฎหมายของประเทศตะวันตก ต้องผ่านการต่อสู้เรียกร้องของภาคประชาชนจำนวนมาก จึงทำให้ประชาชนในประเทศเหล่านั้นมีความรู้สึกมีส่วนร่วมต่อคุณค่าของกฎหมายที่ได้ร่วมกันสร้างมา (ทศพล ทรรศนกุลพันธ์, 2555) จนสามารถทำให้เกิดแบบแผนพฤติกรรมในการเคารพต่อกฎหมายของผู้คนในสังคม

ส่วนในด้านประวัติศาสตร์ความเป็นมาของสังคมไทย ในการที่จะได้ประชาธิปไตยและรัฐธรรมนูญนั้น มีจุดเริ่มต้นมาจากการเปลี่ยนแปลงโดยชนชั้นนำของสังคมไทยเป็นส่วนใหญ่ ไม่ได้เป็นความต้องการร่วมกันของประชาชนส่วนใหญ่ของประเทศ รวมไปถึง บริบททางการเมืองของแต่ละยุคสมัย ก็มีความแตกต่างกันไปตามสภาวะการณ์ของความสัมพันธ์ทางการเมือง ทางทหาร และการมีส่วนร่วมของประชาชนในทางการเมือง เช่น ในยุคสมัยที่ประชาชนต้องการเสรีภาพและต้องการมีส่วนร่วมในทางการเมือง ก็เป็นปัจจัยหนึ่งที่มีส่วนทำให้ประชาชนเกิดความตื่นตัวทางกฎหมาย จนสามารถนำไปสู่แบบแผนพฤติกรรมของผู้คนในการเคารพกฎหมายในฐานะที่เป็นกฎเกณฑ์สังคมที่ทุกคนต้องยึดถือปฏิบัติร่วมกัน แต่ในทางตรงกันข้าม ในยุคสมัยที่การเมืองเกิดการแทรกแซงโดยทหารเข้ามาทำการรัฐประหารล้มล้างรัฐธรรมนูญ ซึ่งเป็นสภาพการณ์วงจรอุบาทว์ที่เกิดขึ้นในสังคมไทยมาหลายครั้ง และเมื่อผู้นำทหารเข้ามาบริหารประเทศ ก็มักจะกำหนดกฎหมายที่เป็นไปในลักษณะของรูปแบบเผด็จการที่เป็นคำสั่งเด็ดขาดของผู้นำทหาร หากใครไม่ทำตามก็จะมีความผิดร้ายแรง ซึ่งสภาพการณ์เช่นนี้ ถือได้ว่าเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ผู้คนในสังคมไทยเกิดความเกลียดและชิงชังในกฎหมายเผด็จการเหล่านั้น จนนำไปสู่แบบแผนพฤติกรรมของผู้คนในสังคมไทยในการที่จะไม่เคารพกฎหมายในที่สุด นอกจากนี้ สภาพการณ์อีกอย่างหนึ่งที่จะไปทำลายความศรัทธาในการเคารพกฎหมายของผู้คนในสังคมไทยก็คือ อำนาจใหญ่ของผู้มีอิทธิพลที่ไม่ต้องการเกี่ยวข้องกับกระบวนการทางยุติธรรมหรือทางกฎหมาย (ทศพล ทรรศนกุลพันธ์, 2555) รวมไปถึง การใช้อำนาจของรัฐบาลทหารที่เกินขอบเขตซึ่งมิให้เห็นในปัจจุบันคือ กรณีการจับกุมลงโทษผู้บริสุทธิ์ที่แสดงความคิดเห็นทางการเมือง เพียงเพราะอ้างว่ากระทบต่อความมั่นคงของประเทศไทยชาติ

ดังนั้น ปัจจัยทางด้านตัวบทกฎหมาย และปัจจัยทางสังคมวัฒนธรรมที่ได้กล่าวไปข้างต้น เหล่านี้ล้วนเป็นปัจจัยที่ทำให้สังคมไทยเคลื่อนเข้าไปสู่สมดุลของการไม่เคารพกฎหมาย (Noncompliance Equilibrium) รวมไปถึงผู้คนในสังคมไทยได้เกิดการรับรู้ในแบบแผนพฤติกรรมของการไม่เคารพกฎหมายผ่านความเสื่อมศรัทธาในกฎหมาย จนนำไปสู่การละเมิดกฎหมายต่างๆ อย่างเป็นปกติในสังคมไทย โดยเฉพาะอย่างยิ่งการไม่เคารพพระราชบัญญัติจราจรทางบก ซึ่งถือได้ว่าเป็นกฎหมายที่สำคัญ ด้วยการที่ผู้คนในสังคมต้องคมนาคมสัญจรในชีวิตประจำวันตลอดเวลา จึงทำให้กฎหมายนี้ที่นอกจากจะเป็นสิ่งที่สะท้อนระเบียบทางการเมือง (Political Order) แล้ว ยังได้สะท้อนให้เห็นถึงระเบียบทางสังคม (Social Order) ของสังคมไทยมากที่สุดอีกด้วยเช่นกัน ผู้วิจัยจึงเล็งเห็นความสำคัญของมุมมองในประเด็นเรื่อง ทำไมประชาชนในสังคมไทยถึงไม่เคารพกฎหมาย รวมถึงประชาชนที่อาศัยอยู่ในแต่ละภูมิภาค ได้มีความคิดเห็นและเกิดการรับรู้ในแบบแผนพฤติกรรมของการไม่เคารพกฎหมายที่แตกต่างกันหรือไม่ เนื่องจากสองปัจจัยดังที่กล่าวไป คือ ปัจจัยทางด้านตัวบทกฎหมายที่การบังคับใช้กฎหมาย (Law enforcement) ของสังคมไทยนั้น มีความหละหลวมและไม่มีประสิทธิภาพ รวมถึงในส่วนของบทลงโทษต่างๆ ที่นำมาใช้กับผู้ละเมิดกฎหมายก็ไม่สามารถใช้ลงโทษได้จริง หรือสามารถใช้ได้จริงแต่บทลงโทษนั้น ก็มีลักษณะที่เบาเกินไปไม่มีความรุนแรง และปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจสังคม และวัฒนธรรมไทย ที่ประวัติศาสตร์ทางสังคมและการเมืองตั้งแต่อดีตมาจนถึงปัจจุบัน ได้สร้างความเสื่อมศรัทธาในตัวบทกฎหมายให้กับประชาชน จนนำไปสู่การละเมิดกฎหมายต่างๆ อย่างเป็นปกติ และกำลังเคลื่อนที่เข้าไปสู่สมดุลของการไม่เคารพกฎหมายในสังคมไทย

ด้วยเหตุนี้ จึงเป็นที่มาของงานวิจัยชิ้นนี้ ที่มุ่งศึกษาถึงความแตกต่างของปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจสังคม (Socioeconomic Factors) ที่ส่งผลต่อความคิดเห็นของประชาชนในการไม่เคารพกฎหมาย โดยใช้กรณีศึกษา การไม่เคารพพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 : บทบังคับการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ซึ่งถือได้ว่าเป็นกฎหมายที่สำคัญในสังคมไทย ที่เป็นสิ่งที่สะท้อนให้เห็นถึงการไม่พัฒนา ความไร้ระเบียบ และความไม่มีประสิทธิภาพของระเบียบทางสังคม (Social Order) และระเบียบทางการเมือง (Political Order) ในสังคมไทย โดยเป็นงานวิจัยในเชิงปริมาณ (Quantitative Research) ที่ใช้เทคนิควิจัยโดยการทำแบบสอบถาม เพื่อสำรวจ (Survey)

ความคิดเห็นของประชาชน ซึ่งกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการสำรวจ เลือกจากประชากรผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่อาศัยอยู่ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และจังหวัดชลบุรี เพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างทางความคิดเห็นในการไม่เคารพกฎหมายของประชาชนที่มาจากชุมชนเขตเมืองและชุมชนนอกเขตเมือง

1.2 วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่าง ความแตกต่างของปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจสังคม (Socioeconomic Factors) กับความคิดเห็นของประชาชนในการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

2. เพื่อศึกษา ความคิดเห็นในการไม่เคารพกฎหมายจราจรของประชาชนที่มาจากชุมชนเมือง (Urban Community) และชุมชนนอกเขตเมือง (Non-municipal Community) ซึ่งมีบริบทเชิงเศรษฐกิจและสังคมที่แตกต่างกัน มีทัศนคติต่อการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ที่แตกต่างกัน

3. เพื่อศึกษา การสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนในการกวดขันวินัยจราจรกันเองในชุมชน ทำให้ทัศนคติต่อการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เปลี่ยนแปลงไป

4. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่าง ปัจจัยด้านการรับรู้กฎหมายและบทลงโทษเชิงปฏิบัติ และปัจจัยด้านต้นทุนทางสังคม

CHULALONGKORN UNIVERSITY

1.3 คำถามของการศึกษา

1. ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจสังคม (Socioeconomic Factors) มีอิทธิพลต่อความคิดเห็นของประชาชนในการปฏิบัติตามกฎหมายอย่างไร?

2. ความเป็นชุมชนเมือง (Urbanization) และความเป็นชนบท (Rurality) มีผลกระทบต่อความคิดเห็นของประชาชนในการปฏิบัติตามกฎหมายอย่างไร?

3. การสร้างการมีส่วนร่วมของประชาชนในการกวดขันวินัยจราจรกันเองในชุมชนมีอิทธิพลต่อความคิดเห็นในการปฏิบัติตามกฎหมายอย่างไร?

4. การรับรู้กฎหมายและบทลงโทษเชิงปฏิบัติและต้นทุนทางสังคมมีความสัมพันธ์กันอย่างไร? และมีอิทธิพลต่อความคิดเห็นของประชาชนในการปฏิบัติตามกฎหมายอย่างไร?

1.4 สมมติฐานในการศึกษา

การศึกษาเรื่องนี้ มีหน่วยการวิเคราะห์อยู่ในระดับของปัจเจกบุคคล (Individual) นอกจากนี้ ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจสังคม (Socioeconomic Factors) แล้ว ผู้วิจัยยังได้ให้ความสำคัญกับปัจจัยด้านพฤติกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องการจับกุมของปัจเจกบุคคลด้วยเช่นกัน ที่อาจจะส่งผลและมีอิทธิพลต่อความคิดเห็นของประชาชนในการไม่เคารพกฎหมายจราจร ทั้งนี้ จากการทบทวนวรรณกรรมที่มาจากงานวิจัยต่างๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ และทฤษฎีที่เกี่ยวข้องแล้ว ผู้วิจัยจึงสามารถกำหนดและแบ่งปัจจัยสมมติฐานได้ 4 สมมติฐาน ดังนี้

1. ปัจจัยทางเศรษฐกิจสังคมมีอิทธิพลต่อการปฏิบัติตามกฎหมาย
 - 1.1 ระดับการศึกษาที่สูงขึ้นนำไปสู่ระดับการปฏิบัติตามกฎหมายมากขึ้น
 - 1.2 ระดับรายได้ที่สูงขึ้นนำไปสู่ระดับการปฏิบัติตามกฎหมายมากขึ้น
2. ความเป็นชุมชนเมืองและชนบทส่งผลต่อทัศนคติการปฏิบัติตามกฎหมาย
 - 2.1 ความเป็นชุมชนเมืองนำไปสู่ระดับการปฏิบัติตามกฎหมายมากขึ้น
 - 2.2 ความเป็นชนบทไม่นำไปสู่ระดับการปฏิบัติตามกฎหมายมากขึ้น
3. ระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการกวาดขันวินัยจราจรที่มากขึ้นนำไปสู่ระดับความคิดเห็นในการปฏิบัติตามกฎหมายที่มากขึ้น
4. การรับรู้กฎหมายและบทลงโทษเชิงปฏิบัติและต้นทุนทางสังคมมีอิทธิพลต่อระดับการปฏิบัติตามกฎหมายที่สูงขึ้น
 - 4.1 การรับรู้กฎหมายนำไปสู่ระดับการปฏิบัติตามกฎหมายที่สูงขึ้น
 - 4.2 ต้นทุนทางสังคมที่สูงขึ้นนำไปสู่ทัศนคติที่ดีขึ้นต่อการปฏิบัติตามกฎหมายมากขึ้น

1.5 ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา

ตัวแปรในการวิจัยประกอบด้วย ตัวแปรต้น ตัวแปรตาม และตัวแปรควบคุม ที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยด้านต่างๆ ซึ่งทั้งสามตัวแปร ได้มีรายละเอียดดังนี้

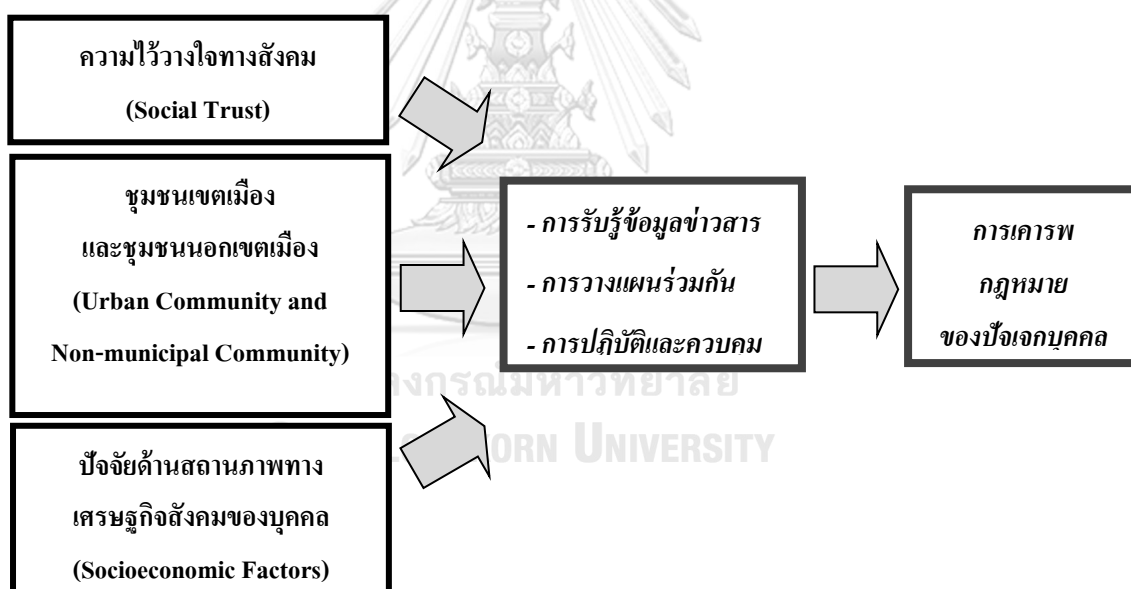
ตัวแปรต้น (Independent Variables) ได้แก่ ปัจจัยความเป็นเมือง ปัจจัยทางกฎหมาย และปัจจัยต้นทุนทางสังคม

ตัวแปรควบคุม (Control Variables) คือ ปัจจัยทางสถานภาพทางเศรษฐกิจสังคมของปัจเจกบุคคล และกลุ่มตัวอย่างประชากรผู้ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะหลักในการเดินทาง

ตัวแปรตาม (Dependent Variables) คือ พฤติกรรมการเคารพและปฏิบัติตามกฎหมาย

1.6 กรอบการวิเคราะห์

รูปภาพที่ 2 กรอบการวิเคราะห์



สำหรับกรอบการวิเคราะห์ในการวิจัยนี้ เริ่มต้นศึกษาถึงตัวแปรหลักอย่าง ความไว้วางใจทางสังคม (Social Trust) และความแตกต่างของตัวบุคคลที่อาศัยอยู่ในชุมชนเขตเมือง (Urban Community) หรือ ชุมชนนอกเขตเมือง (Non-municipal Community) ซึ่งตามสมมติฐานของการวิจัย อาจไม่ได้เป็นความสัมพันธ์เชิงสาเหตุ แต่เป็นกระบวนการความสัมพันธ์ของ Social Trust ที่นำไปสู่ทัศนคติและพฤติกรรมในการเคารพกฎหมายของปัจเจกบุคคล รวมถึงตัวแปรควบคุม ซึ่งก็คือ ปัจจัยด้านสถานภาพทางเศรษฐกิจสังคมของบุคคล (Socioeconomic Factors) ที่อาจจะส่งผล

เช่นเดียวกับตัวแปรหลักข้างต้นเช่นเดียวกัน ดังนั้น จึงเป็นที่มาของกรอบการวิเคราะห์ตามรูปภาพข้างต้น ที่ตัวแปรหลักและตัวแปรควบคุม ได้ส่งผลต่อพฤติกรรมต่างๆ ของปัจเจกบุคคล เช่น การรับรู้ข้อมูลข่าวสาร การวางแผนร่วมกัน และการปฏิบัติและควบคุม ซึ่งทั้งสามพฤติกรรมดังกล่าวนี้สามารถที่จะนำมาวิเคราะห์ต่อไป เพื่อหาคำตอบว่า ตัวแปรต่าง ๆ นั้น เป็นสาเหตุของการเคารพกฎหมาย หรือการไม่เคารพกฎหมายของปัจเจกบุคคลได้

1.7 ขอบเขตของการศึกษา

ในงานวิจัยเรื่อง ปัจจัยทางเศรษฐกิจสังคมกับความคิดเห็นของประชาชนในการไม่เคารพกฎหมายจราจร มีขอบเขตการศึกษาเฉพาะปัจจัยด้านเศรษฐกิจสังคมที่เกี่ยวข้องในระดับของปัจเจกบุคคล (Individual) เท่านั้น ซึ่งในงานวิจัยนี้ จะใช้ปัจจัยด้านเศรษฐกิจสังคมอันประกอบไปด้วย ปัจจัยทางสถานภาพทางเศรษฐกิจสังคมของบุคคล เช่น เพศ อายุ สถานภาพ การประกอบอาชีพ ระดับการศึกษา ระดับรายได้ และระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ รวมถึงตัวแปรอื่นๆ ที่คาดว่าจะมีอิทธิพลต่อความคิดเห็นของประชาชนในการไม่เคารพกฎหมายจราจร เช่น ปัจจัยความเป็นเมือง (Urbanization) ของพื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัยของปัจเจกบุคคล ประกอบด้วย ชุมชนเมือง (Urban Community) และ ชุมชนนอกเขตเมือง (Non-municipal Community) ปัจจัยทางกฎหมาย ประกอบด้วย การรับรู้กฎหมายและบทลงโทษ และการบังคับใช้กฎหมายของผู้มีหน้าที่ ปัจจัยต้นทุนทางสังคม (Social Capital) ประกอบด้วย การมีส่วนร่วมของประชาชน บทบาทของปัจเจกบุคคลในชุมชน และการลงโทษโดยชุมชนที่ตนเองอาศัยอยู่ และพฤติกรรมการเคารพและปฏิบัติตามกฎหมาย

ทั้งนี้ โดยวิธีการจะใช้การสำรวจ (Survey) ในรูปแบบของการทำแบบสอบถาม เพื่อสำรวจความคิดเห็นของประชาชนว่า ความแตกต่างทางด้านปัจจัยทางเศรษฐกิจสังคมได้ส่งผลต่อความคิดเห็นของประชาชนในการไม่เคารพกฎหมายจราจร หรือไม่ รวมไปถึงศึกษาในเชิงเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างชุมชนเขตเมือง (Urban Community) และชุมชนนอกเขตเมือง (Non-municipal Community) เพื่อดูความแตกต่างทางความคิดเห็นในการไม่เคารพกฎหมายจราจรของประชาชนที่มาจากชุมชนเมืองและชุมชนนอกเขตเมือง และนำผลการสำรวจมาวิเคราะห์โดยใช้

วิธีการทางคณิตศาสตร์และสถิติ เช่น การใช้สถิติเชิงพรรณนา การวัดความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญ (t-test) การประมาณค่าด้วยวิธีกำลังสองน้อยที่สุด (Ordinary Least Squares: OLS) และการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต่างๆ (Correlation) เพื่อพิสูจน์สมมุติฐานและอภิปรายผลในเชิงของสถิติ

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการสำรวจ เลือกจากประชากรผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และจังหวัดชลบุรี โดยกำหนดให้กลุ่มตัวอย่างในกรุงเทพมหานครเป็นตัวแทนของชุมชนเขตเมือง (Urban Community) และใช้วิธีสุ่มตัวอย่างทางสถิติเพื่อคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างในจังหวัดชลบุรีเป็นตัวแทนของชุมชนนอกเขตเมือง (Non-Municipal Community) อ้างอิงเกณฑ์การแบ่งพื้นที่เขตเมืองของประเทศไทย (United Nations, 2017) ที่กำหนดให้เขตเทศบาล (Municipal Area) ถือเป็นพื้นที่เขตเมือง โดยกำหนดจำนวนกลุ่มตัวอย่างจากจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในพื้นที่กทม. และชลบุรี ปี 2561 แล้วนำมาเข้าสู่สูตรของ Yamane โดยกรุงเทพมหานครทำการสำรวจพื้นที่เขตปทุมวัน เขตพระโขนง และเขตบางนา จำนวนกลุ่มตัวอย่างไม่เกิน 400 คน และจังหวัดชลบุรีสำรวจพื้นที่อำเภอเมืองชลบุรี และอำเภอสัตร์ราชา จำนวนกลุ่มตัวอย่างไม่เกิน 400 คน รวมจำนวนกลุ่มตัวอย่างประชากรของงานวิจัยทั้งหมด 800 คน

1.8 วิธีการศึกษาวิจัย

วิธีการศึกษาในงานวิจัยนี้ ได้แบ่งออกเป็น 2 ส่วนหลัก ดังนี้

1. ในส่วนของการเก็บรวบรวมข้อมูลเบื้องต้น เพื่อนำไปสู่การกำหนดตัวแปรสำคัญต่างๆ ที่ใช้ในงานวิจัยนี้ โดยจะใช้การศึกษาจากแหล่งความรู้ทางวิชาการ (Documentary Research) เช่น หนังสือ บทความทางวิชาการ วารสารทางวิชาการ สารนิพนธ์ วิทยานิพนธ์ ผลงานวิจัยต่างๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ในด้านที่เกี่ยวข้องกับงานที่ศึกษาวิจัย รวมไปถึงการค้นคว้าข้อมูลจากสื่อออนไลน์จากทางอินเทอร์เน็ต (Internet) เช่น เว็บไซต์ที่มีความเป็นทางการต่างๆ เป็นต้น เพื่อทำการทบทวนวรรณกรรม และวิเคราะห์แนวคิดทฤษฎีต่างๆ เพื่อใช้เป็นการปูพื้นฐานไปสู่ความชัดเจนในการกำหนดตัวแปร ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต่างๆ และสร้างกรอบปัญหาแนวคิดการวิจัยต่อไป

2. ในส่วนของการวิจัยภาคสนาม (Field Research) เนื่องจากงานวิจัยนี้ เป็นการวิจัยในเชิงปริมาณ (Quantitative Research) จึงใช้วิธีการเก็บข้อมูลจากการสำรวจ (Survey) ในรูปแบบของการสร้างแบบสอบถาม (Questionnaires) เพื่อใช้ในการสำรวจและวัดทัศนคติความคิดเห็นของปัจเจกบุคคล รวมไปถึงสมมติฐานตัวแปรต่างๆ ที่คาดว่าจะมีผลต่อปัจเจกบุคคล เช่น ปัจจัยความเป็นเมือง (Urbanization) ของพื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัยของปัจเจกบุคคล ประกอบด้วย ชุมชนเมือง (Urban Community) และชุมชนนอกเขตเมือง (Non-municipal Community) ปัจจัยทางกฎหมาย ประกอบด้วย การรับรู้กฎหมายและบทลงโทษ และการบังคับใช้กฎหมายของผู้มีหน้าที่ ปัจจัยต้นทุนทางสังคม (Social Capital) ประกอบด้วย การมีส่วนร่วมของประชาชน บทบาทของปัจเจกบุคคลในชุมชน และการลงโทษโดยชุมชนที่ตนเองอาศัยอยู่ และพฤติกรรมและการเคารพและปฏิบัติตามกฎหมาย เป็นต้น เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์โดยใช้วิธีการทางคณิตศาสตร์และสถิติ เช่น การใช้สถิติเชิงพรรณนา การวัดความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญ (t-test) การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต่างๆ (Correlation) และการประมาณค่าด้วยวิธีกำลังสองน้อยที่สุด (Ordinary Least Squares: OLS) เพื่อพิสูจน์สมมติฐาน และอภิปรายผลในเชิงของสถิติ โดยที่มีหน่วยการวิเคราะห์อยู่ในระดับของปัจเจกบุคคล (Individual) ที่มุ่งศึกษาถึงความคิดเห็นของปัจเจกบุคคล

1.9 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย

1. เพื่อให้เข้าใจถึงปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 กลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์
2. เพื่อนำไปประกอบการจัดทำแผนระดับท้องถิ่นที่มีวัตถุประสงค์ในการลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก
3. เพื่อแนะนำแนวทางในการกำหนดนโยบายระดับท้องถิ่นที่มีประสิทธิภาพส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์
4. เพื่อส่งเสริมการดำเนินงานของประเทศไทยสู่การบรรลุเป้าหมายการพัฒนาที่ยั่งยืน SDGs ของสหประชาชาติ

1.10 คำนำโครงการนำเสนอ

การศึกษาวิจัยนี้ ได้แบ่งคำนำโครงการนำเสนอออกเป็น 3 ส่วน ทั้งหมด 5 บท ดังนี้

ส่วนที่ 1 ประกอบด้วยบทที่ 1 บทนำ และบทที่ 2 แนวคิดทฤษฎี และการทบทวนวรรณกรรม ที่กล่าวถึงคำนำโครงการทำวิจัย และการทบทวนวรรณกรรมต่างๆ ที่มีความเกี่ยวข้องกับงานวิจัย ซึ่งสิ่งที่นำเสนอจะประกอบไปด้วยที่มาและความสำคัญของปัญหา วัตถุประสงค์ของการศึกษา คำถามของการศึกษา สมมติฐานในการศึกษา ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา ขอบเขตของการศึกษา วิธีการศึกษาวิจัย และประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย ซึ่งองค์ประกอบเหล่านี้จะต้องอาศัยการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาวิจัยนี้ เพื่อใช้เป็นพื้นฐานในการตั้งคำถามงานวิจัย การสร้างกรอบแนวคิดการวิจัย การตั้งสมมติฐานและการกำหนดตัวแปรที่ใช้ในการศึกษาวิจัยนี้ เพื่อที่จะนำไปใช้ในการกำหนดรูปแบบระเบียบวิธีการทำวิจัยในส่วนต่อไป

ส่วนที่ 2 จะกล่าวถึงบทที่ 3 ที่ว่าด้วยการกำหนดระเบียบวิธีการวิจัยและการลงพื้นที่เก็บข้อมูล ซึ่งในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ เป็นงานวิจัยเชิงปริมาณ โดยใช้การทำสำรวจ (Survey) ซึ่งประกอบไปด้วย การอธิบายเกี่ยวกับกลุ่มตัวอย่าง ตัวแปรด้านต่างๆ รูปแบบและรายละเอียดของแบบสอบถามที่จะใช้ในการทำสำรวจ วิธีการในการทำสำรวจ รวมไปถึงการเลือกกลุ่มตัวอย่าง การเก็บรวบรวมข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูล และการวิเคราะห์ทางสถิติ

ส่วนที่ 3 จะประกอบด้วยบทที่ 4 ผลการศึกษา และบทที่ 5 บทสรุปผลการศึกษาวิจัยและข้อเสนอแนะ ซึ่งสิ่งที่นำเสนอในส่วนนี้จะประกอบไปด้วย ผลการศึกษา ที่ได้จากการรวบรวมข้อมูลการทำสำรวจในบทที่ 3 ทั้งหมด เพื่ออภิปรายถึงผลการศึกษาในเชิงของสถิติ คุณผลลัพธ์และความสัมพันธ์ของตัวแปรทั้งหมด เพื่อตอบคำถามงานวิจัย และดูความเชื่อมโยงของสมมติฐานที่ตั้งไว้ และนำข้อมูลผลการศึกษาทั้งหมดมาสรุปอภิปรายผลให้สอดคล้องกับคำถามงานวิจัยที่ตั้งไว้ในส่วนที่ 1 รวมไปถึงมีข้อเสนอแนะต่างๆ เพื่อใช้เป็นแนวทางในการศึกษาวิจัยเพิ่มเติมต่อไป

บทที่ 2

แนวคิดทฤษฎี และการทบทวนวรรณกรรม

ในบทนี้จะนำเสนอในเรื่องของการประมวลแนวความคิดทฤษฎีต่างๆ รวมไปถึง การทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องในการศึกษาวิจัยนี้ เพื่อใช้เป็นการปูพื้นฐานไปสู่ความชัดเจนในการกำหนดตัวแปร ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต่างๆ และสร้างกรอบปัญหาแนวคิดการวิจัยที่ได้ใช้ในงานวิจัยนี้ ซึ่งแนวคิดและปัจจัยหลัก คือ แนวคิดความเชื่อถือไว้วางใจทางสังคม (Social Trust) ได้แก่ การรับรู้ว่าคุณอื่นทำตามกฎหมายหรือไม่, การรับรู้เกี่ยวกับอำนาจใหญ่ที่ไม่ต้องเกี่ยวข้องกับกระบวนการยุติธรรม, การรับรู้ความยุติธรรมที่เจ้าหน้าที่ตำรวจปฏิบัติต่อประชาชน เป็นต้น ปัจจัยด้านสถานภาพทางเศรษฐกิจสังคมของบุคคล (Socioeconomic Factors) ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ การประกอบอาชีพ ระดับการศึกษา ระดับรายได้ และระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ และการบังคับใช้กฎหมาย (Law enforcement) ได้แก่ ประสิทธิภาพของบทลงโทษ ระดับความรุนแรงของบทลงโทษ เป็นต้น ที่คาดว่าจะส่งผลต่อความคิดเห็นของประชาชนในการไม่เคารพกฎหมายจราจร ซึ่งถือได้ว่าเป็นวัตถุประสงค์หลักในการศึกษาวิจัยในครั้งนี้ เพื่อที่จะสังเคราะห์ข้อมูล และนำไปสู่การสร้างแบบสอบถามที่สามารถใช้วัดความคิดเห็นของประชาชนได้อย่างแม่นยำและมีประสิทธิภาพต่อไป

2.1 แนวคิดความไว้วางใจทางสังคม (Social Trust) และต้นทุนทางสังคม (Social Capital)

จากที่ได้กล่าวไปข้างต้นว่า เศรษฐกิจสังคมและการเมือง เป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กันอย่างแนบแน่น นับตั้งแต่มีการปฏิวัติอุตสาหกรรมในช่วงปี ค.ศ. 1750 จนถึง ค.ศ. 1850 ได้ทำให้ทั่วโลกได้เกิดการเปลี่ยนแปลงครั้งใหญ่ขึ้น ที่ทำให้ออกจากวิถีชีวิตของผู้คนที่ได้เปลี่ยนแปลงไปจากเดิมแล้ว สภาพบริบททางสังคม ฐานะทางเศรษฐกิจ การเมือง และวัฒนธรรมในแต่ละสังคมก็ได้มีการเปลี่ยนแปลงไปจากเดิมด้วยเช่นกัน จึงทำให้เกิดมุมมองจากนักรัฐศาสตร์ว่า เมื่อมีการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจสังคมแล้ว การเมืองก็ย่อมที่จะพัฒนาเปลี่ยนแปลงไปด้วย หรือในทางกลับกัน หากมีการพัฒนาหรือทำให้การเมืองมีความเป็นทันสมัย (Political Modernization) ขึ้นมาได้ ก็จะทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเศรษฐกิจสังคมตามมาได้เช่นกัน (Lucian W. Pye, 1996)

มีงานของนักรัฐศาสตร์อเมริกันหลายท่าน ได้พูดถึงมุมมองทางด้านเศรษฐกิจสังคม ด้านวัฒนธรรม และสถาบันทางการเมือง ที่มีความสัมพันธ์เชื่อมโยงกัน อันที่จะสามารถทำให้ประชาธิปไตยเกิดเสถียรภาพขึ้นได้ และมุ่งหาคำตอบว่า ทำไมสังคมต่างๆ ถึงได้มีระบอบการปกครองที่แตกต่างกัน บางสังคมเป็นประชาธิปไตย ประชาชนมีสิทธิเสรีภาพภายใต้กฎหมายอย่างแท้จริง หรือในบางสังคม ได้มีการปกครองในลักษณะของเผด็จการ และมีผู้นำที่เป็นเผด็จการ ซึ่งประชาชนในสังคมทั้งสองรูปแบบนี้ต่างก็มีการยอมรับ และรับรู้ถึงสถานภาพทางสังคมในระบอบการปกครองของสังคมตนเอง มีงานของ Ruth Benedict ได้พูดถึงเรื่องบุคลิกภาพและวัฒนธรรม (culture and personality) (Ruth Benedict, 1934) ที่ศึกษาว่า ประชาชนในสังคมที่แตกต่างกัน จะมีการพัฒนาตัวแบบบุคลิกภาพที่แตกต่างกัน ทำให้สามารถอธิบายได้ว่า ประชาชนในสังคมจะมีบุคลิกภาพในการยอมรับ และรับรู้ถึงสถานภาพทางสังคมในระบอบการปกครองของสังคมตนเอง ซึ่งก็หมายรวมถึงเศรษฐกิจสังคม วัฒนธรรม และสถาบันทางการเมืองด้วยเช่นกัน นอกจากนี้ มีงานของ Gabriel Almond และ Sidney Verba ได้ศึกษาถึงวัฒนธรรมทางการเมือง เช่นกันเดียวกัน เพื่อหาผลลัพธ์ไปสู่ความสำเร็จของระบอบประชาธิปไตย โดยศึกษาเปรียบเทียบในหลายๆ ประเทศที่มีประชาธิปไตยมั่นคง ซึ่งอัลมอนต์และเวอร์บา ได้ให้ความสำคัญต่อการรับรู้และทัศนคติของผู้คนในสังคม และวัฒนธรรมทางการเมือง เพื่อนำไปสู่การอธิบายผลลัพธ์ทางการเมือง (Gabriel Almond & Sidney Verba, 1936)

มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

นอกจากนี้ ได้มีงานของนักรัฐศาสตร์ที่ศึกษาถึงการพัฒนาเศรษฐกิจสังคม จะนำไปสู่การพัฒนาประชาธิปไตยให้มีเสถียรภาพได้ ซึ่งประเด็นที่สำคัญคือ เรื่องทุนทางสังคม (Social Capital) ที่นักรัฐศาสตร์ตะวันตกได้เชื่อและมีมุมมองว่า ปัจจัยเรื่องทุนทางสังคมจะสามารถนำไปสู่ประชาธิปไตยที่มีเสถียรภาพได้ ดังงานของ Robert Putnam ในเรื่อง Bowling Alone: American's Declining Social Capital ที่ศึกษาถึงในบริบททางสังคมของอเมริกา ที่เกิดสภาพการณ์ของการลดลงของทุนทางสังคม (Robert Putnam, 1995) ที่ทำให้การมีส่วนร่วมของประชาชนในสังคม (Civic Engagement) และการเชื่อมโยงทางสังคม (Social Connect) ลดลง อันแสดงให้เห็นว่า ชาวอเมริกัน

ออกไปทำกิจกรรมเพื่อสังคมน้อยลง ซึ่งจากการศึกษาได้พบปัจจัยอยู่ 4 ด้านที่ทำให้เกิดสภาพการณ์ของการลดลงของทุนทางสังคม ดังนี้

โดยที่ด้านที่หนึ่งคือ ชาวอเมริกันได้ออกมาสู่วัฏจักรแรงงานมากขึ้น ได้สร้างธุรกิจของตนเองขึ้นมามากมาย จึงทำให้ไม่มีเวลาที่จะสนใจในกิจกรรมเพื่อการกุศล เช่น Red Cross เป็นต้น

ด้านที่สองคือ ชาวอเมริกันมีการย้ายถิ่นฐานที่อยู่ใหม่มากขึ้น ทำให้ต้องปรับตัวในหลายๆ องค์ประกอบ จึงไม่มีแรงบันดาลใจที่จะสรรค์สร้างสิ่งใหม่ๆ ขึ้น เปรียบเหมือนการปลูกต้นไม้ในกระถางหนึ่งมาเป็นระยะเวลาหนึ่ง แล้วต้องทำการย้ายไปต้นไม้ไปใส่ในกระถางใบใหม่ ซึ่งรากของต้นไม้ได้เกิดความมั่นคงในกระถางใบเก่าแล้ว เมื่อย้ายไปใส่กระถางใบใหม่ ต้นไม้ก็ต้องปรับสภาพตนเองเพื่ออยู่กับดินใหม่ในกระถางใบใหม่

ด้านที่สามคือ โครงสร้างประชากรอเมริกาได้เกิดการเปลี่ยนแปลง มีความต้องการในปัจจัยขั้นพื้นฐานเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากชาวอเมริกันมีการหย่าร้างเพิ่มขึ้น มีการแต่งงานน้อยลง รวมไปถึงค่าครองชีพที่สูงขึ้นและค่าจ้างแรงงานต่อวัน ไม่เพียงพอต่อการดำรงชีวิต จึงทำให้ความสนใจกิจกรรมเพื่อสังคมได้ลดน้อยถอยลงไป อีกทั้ง ยังเกิดการเปลี่ยนของวิถีชีวิต (Life Style) ที่ในยุคปัจจุบันมีการทำธุรกิจทางออนไลน์มากขึ้น ผู้คนได้เปลี่ยนมาซื้อของขายของผ่านทางตลาดออนไลน์มากขึ้น จึงทำให้เกิดการเชื่อมโยงทางสังคม (Social Connectedness) ลดลง

และด้านที่สี่คือ เมื่อเทคโนโลยีเปลี่ยน วิถีชีวิตก็เปลี่ยนไปตามเช่นกัน ในปัจจุบันสื่อบันเทิงต่างๆ เช่น โทรทัศน์ คอมพิวเตอร์ อินเทอร์เน็ต โทรศัพท์มือถือ เป็นต้น เป็นสิ่งที่สร้างความสนใจให้กับผู้คนมากขึ้น ซึ่งเป็นสาเหตุให้ผู้คนไม่หันมาสนใจถึงกิจกรรมเพื่อสังคม

ด้วยปัจจัยดังกล่าวทำให้สามารถมองได้ว่า ผู้คนในสังคมอเมริกา มีความสุขเพิ่มมากขึ้นจากวิถีชีวิตที่เปลี่ยนแปลงไปตามยุคสมัยและเทคโนโลยี แต่ในขณะเดียวกัน การออกไปทำกิจกรรมเพื่อสังคมก็ลดน้อยลงตามไปด้วยเช่นกัน ดังนั้น การทำให้ทุนทางสังคมเพิ่มมากขึ้นในยุคสมัยปัจจุบัน

ถือได้ว่าเป็นสิ่งสำคัญ เนื่องจากทุนทางสังคม (Social Capital) เป็นสิ่งที่เชื่อมโยงกับประชาสังคม (Civil Society) ซึ่งจะทำให้ประชาชนในสังคมเกิดการรับรู้และความไว้วางใจ (Social Trust) ซึ่งกันและกัน เกิดการมีส่วนร่วมของประชาชนในสังคมที่เพิ่มมากขึ้น จนนำไปสู่การเกิดขึ้นของเครือข่ายทางสังคม (Network) ซึ่งจะส่งผลกระทบต่อประชาชนออกมาทำกิจกรรมเพื่อสังคมมากขึ้น Putnam ได้เรียกสังคมเช่นนี้ว่า Civic Community (Robert Putnam, 1994) ซึ่งสังคมเช่นนี้ จะช่วยสร้างบรรทัดฐานทางสังคมที่ทำให้สถาบันทางการเมืองเข้มแข็ง และทำให้ประชาธิปไตยในสังคมเกิดเสถียรภาพได้

จากข้อสรุปดังกล่าว ได้ช่วยสนับสนุนแนวคิดที่ว่า การทำให้สังคมเกิดวัฒนธรรมของความไว้วางใจกัน และมีความร่วมมือกันจนเกิดเป็นเครือข่ายทางสังคมได้ จะสามารถทำให้เกิดการกระทำร่วมกันแบบรวมหมู่ได้ (Collective Action) อย่างมีประสิทธิภาพ (จิตพล กาญจนกิจ, 2545) ซึ่งสังคมดังกล่าวได้มีความเชื่อมโยงกับแนวคิดของ Putnam ที่เรียกสังคมแบบนี้ว่า Civic Community เนื่องจากความสามารถของชุมชนที่สามารถพัฒนาตนเอง จนสามารถเป็นสังคมที่เอื้อต่อประชาธิปไตยได้ ซึ่ง Putnam ได้ให้นิยามลักษณะของชุมชนแบบนี้ว่า เป็นชุมชนที่ประชาชนได้มีส่วนร่วมทางสังคม (Civic Engagement), มีความเท่าเทียมกันทางการเมือง (Political Equality), ความเป็นหนึ่งเดียว ความเชื่อมั่น และความอดทนต่อกันและกัน (Solidarity, Trust, and Tolerance), และมีการร่วมสมาคมกัน (Associations: Social Structures of Cooperation) (Robert Putnam, 1994) ซึ่งได้อธิพลมาจากแนวคิดของ Alexis de Tocqueville ดังนั้น วัฒนธรรมทางสังคมที่มีการเพิ่มขึ้นของทุนทางสังคม จะสามารถทำให้สังคมมีสถาบันทางการเมืองที่เข้มแข็งและสามารถที่จะจัดการกับปัญหาต่างๆ ในสังคมได้อย่างมีประสิทธิภาพ อย่างไรก็ตาม มุมมองเรื่องทุนทางสังคมในสังคมไทยนั้น มีความเกี่ยวข้องกับระบบอุปถัมภ์ และความสัมพันธ์ระหว่างเครือญาติ ซึ่งมีลักษณะที่เป็นความสัมพันธ์แบบส่วนตัว ลักษณะแบบนี้ทำให้เกิดความสนิทสนมกัน ไว้วางใจซึ่งกันและกันภายในกลุ่มเดียวกัน เมื่อสมาชิกในกลุ่มหรือเครือญาติต้องประสบกับปัญหา ก็ย่อมที่จะมีการช่วยเหลือซึ่งกันและกัน แม้ว่าการช่วยเหลือนี้จะมีความถูกต้องหรือไม่ถูกต้องก็ตาม ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่า การช่วยเหลือนี้ขัดต่อหลักการความยุติธรรม (กนก วงษ์ตระหง่าน, 2529) ดังนั้น ทุนทางสังคมของสังคมไทยจึงอยู่ในลักษณะของหลักการต่างตอบแทน (Reciprocity) และหลักการใช้ประโยชน์ร่วมกัน (Communitarity) (อานันท์ กาญจนพันธ์, 2541)

อย่างไรก็ตาม เรื่องการไม่เคารพกฎหมายของประชาชนและระเบียบทางการเมือง ก็สามารถพูดได้ว่าสองเรื่องนี้มีความสัมพันธ์กัน กล่าวคือ หลังจากที่ด้านรัฐศาสตร์ได้ขับเคลื่อนเข้าสู่ยุคของพฤติกรรมศาสตร์ในช่วงทศวรรษที่ 1960 เป็นต้นมา ได้มีการศึกษาถึงเรื่องความไว้วางใจของประชาชน ที่เป็นปัจจัยผลักดันให้ประชาชนมีทัศนคติ และการแสดงออกทางความรู้สึกต่อระบบการเมืองแตกต่างกันไป หากประชาชนมีทัศนคติที่ดี และมีความรู้สึกนิยมชมชอบต่อระบบทางการเมือง จะส่งผลให้ประชาชนเคารพและจงรักภักดีต่อระบบการเมืองนั้น แต่ในทางตรงกันข้าม หากประชาชนมีทัศนคติและความรู้สึกที่ไม่ดีต่อระบบการเมือง ก็จะยิ่งส่งผลให้ไม่เกิดความเคารพ และจงรักภักดีต่อระบบการเมืองนั้น ได้มีงานวิจัยที่กล่าวถึงประเด็นนี้ งานชิ้นแรกคือ งานของ Kenneth Newton ที่มีแนวคิดที่ว่า ความไว้วางใจทางการเมืองมีความสัมพันธ์กับต้นทุนทางการเมือง (Political Capital) (Kenneth Newton, 2001) ซึ่งก็มีลักษณะเช่นเดียวกับความไว้วางใจทางสังคมที่มีความสัมพันธ์กับต้นทุนทางสังคม ซึ่งมีตัวแปรทางการเมืองที่มีความเกี่ยวข้องกับความไว้วางใจทางการเมือง เช่น ความเชื่อมั่นในรัฐบาล ระเบียบทางสังคม การต่อสู้ทางการเมือง และความจงรักภักดีต่อระบบการเมืองของสังคม เป็นต้น

งานชิ้นต่อมาคือ งานของ Marcelo Bergman ที่ทำการศึกษากฎหมายภายในสองประเทศ คือ ประเทศชิลีและประเทศอาเจนติน่า (Marcelo Bergman, 2009) พบว่า สองประเทศนี้มีปัจจัยทางด้านต่างๆ ที่คล้ายคลึงกัน ไม่ว่าจะเป็นประวัติศาสตร์ วัฒนธรรม เศรษฐกิจ และสถาบันต่างๆ แต่การจ่ายภาษีในสองประเทศนี้ กลับพบแบบแผนพฤติกรรมที่แตกต่างอย่างสิ้นเชิง ในรูปแบบของสภาพสมดุลสองแบบที่ตรงกันข้ามกัน (The Two Equilibrium) คือ สมดุลของการเคารพกฎหมาย (Legal Equilibrium) และสมดุลของการไม่เคารพกฎหมาย (Noncompliance Equilibrium) ซึ่งผลการวิจัยพบว่า คนชิลีจะมีการเคารพกฎหมายภาษีและมีการเสียภาษีอย่างตรงไปตรงมา แต่คนอาเจนติน่ากลับเป็นไปในทางตรงกันข้าม ในประเทศชิลี ประชาชนมีความเห็นชอบกับกฎหมายการเสียภาษีมากกว่าประเทศอาเจนติน่า เนื่องจากประชาชนรับรู้ว่ามีภาษีที่ตนเองจ่ายไปนั้น รัฐบาลจะสามารถนำไปสร้างประโยชน์ได้อย่างมีประสิทธิภาพสูงสุดโดยชอบด้วยกฎหมาย แม้แต่ในเรื่องของบทลงโทษ สังคมประเทศชิลีและประเทศอาเจนติน่ามีการรับรู้

(Perception) ของผู้คนในการมองบทลงโทษว่ามีความรุนแรงที่แตกต่างกัน การรับรู้ของผู้คน ประเทศชาติมองว่าบทลงโทษมีความรุนแรง จึงทำให้มีพฤติกรรมที่เคารพกฎหมาย ส่วนประเทศอาเจนติน่า จะเป็นในทางตรงกันข้าม คือ มองบทลงโทษไม่มีความรุนแรงและไม่สามารถใช้ลงโทษได้จริง จึงทำให้ผู้คนมีพฤติกรรมที่กล้าละเมิดกฎหมาย

และงานอีกชิ้นหนึ่งคือ งานของ John T. Scholz และ Mark Lubell ได้ศึกษาถึงความไว้วางใจกับการเสียภาษีของประชาชน (John T. Scholz and Mark Lubell, 1998) โดยแบ่งความไว้วางใจออกเป็น 2 ลักษณะคือ ความไว้วางใจในแนวดิ่ง และความไว้วางใจแนวระนาบ ซึ่งความไว้วางใจในแนวดิ่งจะเป็นลักษณะความสัมพันธ์ของรัฐกับประชาชน การแก้ปัญหาต่างๆ ผู้นำจะสามารถเข้าไปแก้ไขได้ผ่านสถาบันทางการเมืองและความร่วมมือทางสังคม ซึ่งหากไม่ได้รับความร่วมมือทางสังคมก็จะทำให้การแก้ปัญหาต่างๆ ได้รับความยากลำบาก ต่อมาในส่วนของความไว้วางใจแนวระนาบ ซึ่งก็คือ ความไว้วางใจทางสังคมที่เกิดมาจากประชาชนด้วยกันเอง ถ้าหากในส่วนนี้มีขึ้นมากในสังคม ก็จะทำให้สังคมมีความเป็นระเบียบ สามารถช่วยลดต้นทุนในการบังคับใช้ทางกฎหมายได้ ซึ่งผลวิจัยพบว่า หากสังคมมีความสัมพันธ์ในลักษณะแนวราบที่มากขึ้น ก็จะส่งผลให้ความจำเป็นในการใช้กฎหมายลดน้อยลง แต่ถ้าหากความสัมพันธ์แนวราบมีน้อยลง จะส่งผลให้รัฐต้องเข้ามาตรวจสอบ และใช้กฎหมายเพื่อรักษาความเรียบร้อยของสังคมเพิ่มมากขึ้น

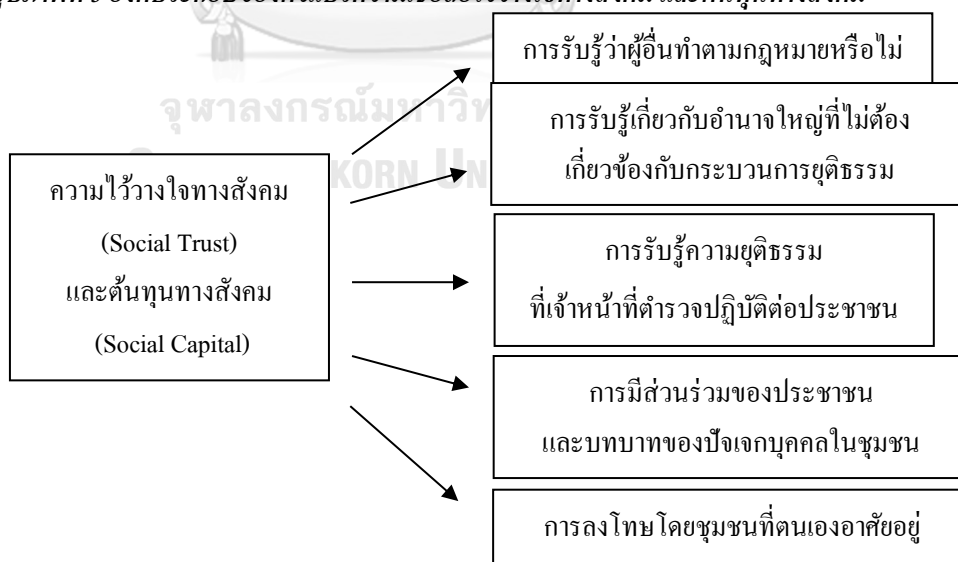
จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

ด้วยหลักการดังกล่าว หากนำมาพิจารณากับการไม่เคารพกฎหมายจราจรของผู้คนในสังคมไทยแล้วนั้น สามารถอธิบายได้ว่า ปัญหาการจราจรในสังคมไทยได้มีผลกระทบต่อวิถีชีวิตของผู้คนอย่างมาก ประกอบกับทุนทางสังคมของสังคมไทยในปัจจุบันนั้น มีแนวโน้มลดลง จึงเป็นผลให้ผู้คนในสังคมไทยได้เคลื่อนไปสู่สมดุลของการไม่เคารพกฎหมาย (Noncompliance Equilibrium) และมีพฤติกรรมที่ทำเพื่อสังคมลดลง ซึ่งสามารถเห็นได้จากพฤติกรรมการละเมิดกฎหมายจราจรในการขับขี่ยานยนต์ของผู้คน ที่มีให้เห็นจนเป็นเรื่องปกติในสังคมไทย ซึ่งมีผลกระทบต่อความเชื่อถือไว้วางใจทางสังคม (Social Trust) จนนำไปสู่การลดลงของความสัมพันธ์ในแนวราบและการเกิดขึ้นของความไม่ไว้วางใจทางสังคมในระหว่างผู้คน และการรับรู้ถึงพฤติกรรมของผู้อื่นในการไม่เคารพกฎหมาย เช่น การถูกเอาเปรียบจากการรับรู้ว่าคุณอื่นละเมิด

กฎหมายและไม่ได้รับบทลงโทษใดๆ รวมไปถึง การรับรู้เกี่ยวกับอำนาจใหญ่ของผู้มีอิทธิพลที่ไม่ต้องเกี่ยวข้องกับกระบวนการยุติธรรม ซึ่งเห็นได้บ่อยครั้งจากคดีอุบัติเหตุใหญ่ของสังคมไทยที่ผู้มีอิทธิพลไม่ถูกดำเนินคดี และการรับรู้ความยุติธรรมที่เจ้าหน้าที่ตำรวจปฏิบัติต่อประชาชน ซึ่งมีข่าวให้เห็นบ่อยครั้งในสังคมไทย ที่เจ้าหน้าที่ตำรวจใช้อำนาจหน้าที่ปฏิบัติหน้าที่นอกเหนือตัวบทกฎหมายเพื่อประโยชน์ส่วนตัว เป็นต้น ด้วยผลกระทบเช่นนี้ จึงแสดงให้เห็นว่า นอกจากสังคมไทยเป็นสังคมที่ไร้ความเป็นระเบียบ ทำให้ต้องใช้ต้นทุนในการบังคับใช้กฎหมายมากขึ้น ภาครัฐต้องเข้ามาตรวจสอบ และใช้กฎหมายเพื่อรักษาความเรียบร้อยของสังคมเพิ่มมากขึ้นแล้ว ยังแสดงให้เห็นว่า ประชาชนในสังคมไทย ได้เกิดความเลื่อมศรัทธาต่อกฎหมายในการที่จะเคารพกฎหมายจราจรด้วยเช่นกัน

โดยสรุปแล้ว องค์ประกอบของตัวแปรความเชื่อถือไว้วางใจทางสังคม (Social Trust) และต้นทุนทางสังคม (Social Capital) จะประกอบไปด้วย การรับรู้ว่าผู้อื่นทำตามกฎหมายหรือไม่, การรับรู้เกี่ยวกับอำนาจใหญ่ที่ไม่ต้องเกี่ยวข้องกับกระบวนการยุติธรรม และการรับรู้ความยุติธรรมที่เจ้าหน้าที่ตำรวจปฏิบัติต่อประชาชน การมีส่วนร่วมของประชาชน และบทบาทของปัจเจกบุคคลในชุมชน และการลงโทษโดยชุมชนที่ตนเองอาศัยอยู่ ดังภาพ

รูปภาพที่ 3 องค์ประกอบของตัวแปรความเชื่อถือไว้วางใจทางสังคม และต้นทุนทางสังคม



หมายเหตุ: สรุปลงมาจากงานของ Robert D. Putnam (2537), Marcelo Bergman (2552), John T. Scholz และ Mark Lubell (2541)

2.2 ปัจจัยด้านสถานภาพทางเศรษฐกิจสังคมของบุคคล (Socioeconomic Factors)

เมื่อมองย้อนกลับไปที่แผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ ฉบับที่ 3 พ.ศ.2515-2519 ซึ่งมีสาระสำคัญคือ ให้ความสำคัญสูงสุดในการลดอัตราการเพิ่มขึ้นของประชากร โดยที่รัฐบาลมีความพยายามในการระดมทรัพยากรทั้งของภาครัฐและภาคเอกชน ในการสนับสนุนแผนงานและนโยบายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวางแผนครอบครัว เนื่องจากสังคมไทยในช่วงหลังปี พ.ศ.2500 เป็นต้นมา มีการเพิ่มขึ้นของจำนวนประชากรไปอย่างรวดเร็ว ทำให้เกิดปัญหาเรื่องภาระในการเลี้ยงดูอบรม รวมไปถึงภาระในการศึกษาและการเข้าถึงบริการด้านต่างๆ จากภาครัฐ ซึ่งลักษณะสภาพการณ์นี้ เรียกว่า การเปลี่ยนผ่านประชากร (Demographic Transition) ที่หมายถึง กระบวนการเปลี่ยนแปลงประชากรในสังคมที่มีอัตราการเกิดและการตายสูง ไปสู่สังคมที่มีอัตราการเกิดและการตายต่ำ กระบวนการนี้ได้เกิดขึ้นในหลายๆ ประเทศทั่วโลก ซึ่งประเทศไทยก็ได้รวมอยู่ในกระบวนการนี้ด้วยเช่นกัน แต่อย่างไรก็ตาม หากเปรียบเทียบกับประเทศที่พัฒนาแล้ว การเปลี่ยนผ่านประชากรในสังคมไทยถือได้ว่าเป็นการเปลี่ยนผ่านประชากรไปอย่างรวดเร็ว (นริญา จันทร์กลั้ว, 2558)

จากข้อมูลของสำนักงานสถิติแห่งชาติ ที่ได้ดำเนินการจัดเก็บข้อมูลสำมะโนประชากรทุกระยะเวลา 10 ปี โดยเริ่มครั้งแรกเมื่อปี พ.ศ.2503 ประชากรในประเทศไทยในเวลานั้นมีจำนวน 26,257,916 คน จนกระทั่งถึงการจัดเก็บข้อมูลสำมะโนประชากรในปัจจุบันคือ ปี พ.ศ.2553 และเรื่อยมาจนถึงปัจจุบัน ประชากรในประเทศไทยปัจจุบันมีจำนวนถึง 65,931,550 คน (สำนักงานสถิติแห่งชาติ) จะเห็นได้ว่า ด้วยระยะเวลาเพียงห้าทศวรรษเท่านั้น จำนวนประชากรในประเทศไทยได้เพิ่มขึ้นอย่างมาก นอกจากจะส่งผลกระทบต่อความมั่นคงทางเศรษฐกิจสังคมของประเทศไทยแล้ว รวมทั้งหากมองในเชิงของพฤติกรรมของปัจเจกบุคคล ก็ยังส่งผลให้เกิดความหลากหลายทางพฤติกรรมและการรับรู้ของปัจเจกบุคคลด้วยเช่นกัน เนื่องจาก การกล่อมเกลาและการเรียนรู้ทางสังคม รวมไปถึงบริบทสภาพแวดล้อมที่แต่ละปัจเจกบุคคลเติบโตมาส่งผลให้ความเชื่อ ทักษะคิด และการรับรู้ ของปัจเจกบุคคลได้เกิดความแตกต่างกันไป ซึ่งอาจเรียกได้ว่า ปทัสถาน (Norm) ของสังคมเป็นเรื่องสำคัญ ที่จะสามารถช่วยกำหนดพฤติกรรมของปัจเจกบุคคลในสังคมได้ (Marcelo Bergman, 2009) เช่น ถ้าปัจเจกบุคคลอยู่ในสังคมที่มีปทัสถานในการเคารพกฎหมาย คน

เหล่านั้นก็จะเปลี่ยนพฤติกรรมไปเคารพกฎหมาย รวมถึง การบังคับใช้กฎหมายในอดีตจนถึงปัจจุบัน จะมีส่วนสำคัญในการสร้างวัฒนธรรมการเคารพหรือไม่เคารพกฎหมาย จะเป็นสิ่งที่ช่วยกำหนดให้ปัจเจกบุคคลรับรู้ว่าจะเคารพหรือไม่เคารพกฎหมาย และส่งผลต่อพฤติกรรมในอนาคต ด้วยเช่นกัน เป็นต้น

จากที่ได้กล่าวไปในบทที่หนึ่งว่า ปัจจัยทางเศรษฐกิจสังคมได้มีรากฐานมาจากการเมืองเนื่องจากในหลายๆ สังคมจะมีระเบียบทางสังคม (Social Order) ที่แตกต่างกันออกไปตามบริบทสภาพแวดล้อมของสังคมแต่ละที่ ซึ่งก็สามารถส่งผลไปถึงระเบียบทางการเมือง (Political Order) ได้เช่นกัน อีกทั้งปทัสถานทางสังคม (Norm) จะเป็นตัวชี้วัดที่ทำให้การปฏิบัติตามกฎหมายได้แตกต่างกันไปในแต่ละสังคม แม้ว่าสังคมนั้นๆ จะมีระดับการพัฒนาที่เหมือนกันก็ตาม สังคมที่ผู้คนมีการเคารพในหน้าที่ของตนเอง และมีการเคารพกฎหมาย ก็จะทำให้สังคมนั้นเกิดการรับรู้ในแบบแผนของพฤติกรรมที่ดี ซึ่งส่งผลให้สังคมนั้นมีประชาธิปไตยที่มั่นคงมีประสิทธิภาพ คือ ผู้คนมีการเคารพกฎหมายและรู้จักหน้าที่ของตนเอง นั่นเอง ดังนั้น การศึกษาเรื่องปัจจัยทางเศรษฐกิจสังคม จึงมีความจำเป็นต้องนำเรื่องการเมืองเข้าวิเคราะห์ควบคู่ไปด้วย เพื่อศึกษาถึงการกล่อมเกลாதงสังคมและการเมือง ที่อาจส่งผลต่อพฤติกรรมและบุคลิกภาพของปัจเจกบุคคล

มีงานศึกษาวิจัยทั้งในไทยและต่างประเทศที่ได้ศึกษาถึงประเด็นนี้ไว้ในงานแรกคืองานศึกษาวิจัยของ Nie, Powell และ Prewitt ได้ศึกษาเรื่องการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางสังคม กับ การมีส่วนร่วมทางการเมือง ซึ่งศึกษาทั้งหมด 5 ประเทศ ได้แก่ อเมริกา อังกฤษ เยอรมนี อิตาลี และเม็กซิโก ซึ่งผลการวิจัยพบว่า ปัจเจกบุคคลที่มีสถานภาพทางเศรษฐกิจสังคมอยู่ในระดับสูง เช่น มีหน้าที่การงานที่ดี มีการศึกษาสูง มีรายได้สูง และมีอายุอยู่ในช่วงวัยกลางคน จะมีความตระหนักในหน้าที่ของพลเมือง มีการรับรู้ในคุณค่าของระบบการเมือง และมีความต้องการที่จะมีส่วนร่วมทางการเมือง ซึ่งเป็นผลมาจากการรับรู้ข่าวสารทางการเมือง (G. Bingham Powell Norman H. Nie, Jr. and Kenneth Prewitt 1969)

นอกจากนี้ มีงานวิจัยเรื่อง บุคลิกภาพของคนไทยในชนบท (Herbert Phillips, 1965) ซึ่งผู้วิจัยได้ลงไปคลุกคลีอยู่อาศัยกับผู้คนในหมู่บ้าน เพื่อสังเกตการณ์และศึกษารูปแบบพฤติกรรมของผู้นั้น รวมถึงมีการทดสอบทางจิตวิทยา เช่น ความกังวล ความกลัว การแก้ไขปัญหา เป็นต้น ซึ่งผลการวิจัยออกมาพบว่า ผู้คนในกรณีศึกษานี้มีบุคลิกภาพที่มีความเป็นปัจเจกบุคคลในระดับสูง มีความเกรงใจ ไม่ชอบลักษณะของการเผชิญหน้ากันและไม่แสดงความรู้สึกที่แท้จริงต่อกัน และงานวิจัยอีกชิ้นหนึ่ง ได้ทำการวิจัยเรื่อง ระบบโครงสร้างของสังคมไทยที่มีความหละหลวม (John F. Embree, 1950) โดยที่ผลการวิจัยพบว่า ลักษณะ 4 อย่างของสังคมไทยที่มีความหละหลวมคือ สังคมไทยมีลักษณะที่มีความเป็นปัจเจกบุคคลในระดับที่สูง (Individualism) ผู้คนในสังคมไทยไม่ชอบที่จะวางแผนระยะยาวในการทำงาน จึงทำให้เมื่อเกิดปัญหาจะไม่สามารถแก้ไขได้ ผู้คนในสังคมไทยชอบความยืดหยุ่น (Flexibility) มีความเป็นพลวัตสูง และปรับตัวไปตามสถานการณ์ จึงทำให้เกิดลักษณะพวกมากลากไป และลักษณะสุดท้ายคือ ผู้คนในสังคมไทยเข้าใจในกฎหมายกฎระเบียบทุกอย่าง แต่มักจะละเมิดกฎหมายนั้นๆ และสังคมไทยมีบทลงโทษให้กับผู้ละเมิดกฎหมายที่ไม่รุนแรง จึงทำให้ไม่เกิดแรงขับในการที่จะเคารพกฎหมาย

นอกจากนี้ มีงานวิจัยของไทยอีกหลายชิ้น ที่มุ่งศึกษาในเรื่องปัจจัยต่างๆ ในเชิงของพฤติกรรมปัจเจกบุคคล ที่ส่งผลให้เกิดการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร ซึ่งสามารถแยกได้เป็น 2 ลักษณะคือ งานวิจัยที่ศึกษาเชิงเปรียบเทียบทัศนคติของเจ้าหน้าที่รัฐและประชาชน และงานวิจัยที่ศึกษาเชิงพฤติกรรมในการเคารพกฎหมายของประชาชน ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

1. งานวิจัยที่ศึกษาเชิงเปรียบเทียบทัศนคติของเจ้าหน้าที่รัฐและประชาชน ได้แก่

งานวิจัยเรื่อง การแก้ไขปัญหาจราจรติดขัดในกรุงเทพมหานครในทัศนคติของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ศึกษาเปรียบเทียบระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำสถานีตำรวจนครบาลกับเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำกองบังคับการตำรวจจราจร (พีระพงษ์ กวีเกษม, 2538) ซึ่งจะเปรียบเทียบกันในด้านคือ ด้านของวิศวกรรมจราจร ด้านของการบังคับใช้กฎหมาย และด้านการให้การศึกษายเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และผลการวิจัยพบว่า ในด้านของวิศวกรรมจราจร ทัศนคติในการแก้ไข

ปัญหาการจราจรติดขัดไม่แตกต่างกันในมาตรการของการสร้างสะพานลอยข้ามแยก สร้างรถไฟฟ้า การจัดระบบการจราจรเฉพาะที่ แต่จะแตกต่างกันในมาตรการการเปิดสัญญาณไฟจราจรตามแยกต่างๆ ให้สอดคล้องกับสภาพการจราจรและปริมาณรถในช่วงเวลาต่างๆ ต่อมาในด้านการบังคับใช้กฎหมาย ทัศนะในการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดไม่แตกต่างกันในมาตรการของการบังคับใช้กฎหมาย เช่น ห้ามหยุด ห้ามจอดในบางพื้นที่ การห้ามรถบรรทุกเข้าเขตเมือง การจำกัดอายุการใช้งานของรถ เป็นต้น แต่จะแตกต่างกันในมาตรการการใช้ใบสั่งแก่ผู้ฝ่าฝืนกฎจราจร การใช้มาตรการลือคล้อ เป็นต้น และสุดท้ายในด้านการให้การศึกษาเผยแพร่ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ทัศนะในการแก้ไขปัญหาการจราจรติดขัดมีความแตกต่างกันในมาตรการต่างๆ เช่น ป้ายโปสเตอร์ให้ประชาชนเคารพกฎหมายจราจร การว่ากล่าวตักเตือน การรณรงค์เรื่องมารยาทและวินัยจราจร การอบรมผู้กระทำผิด เป็นต้น

งานวิจัยเรื่อง การสำรวจความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจและประชาชน โดยใช้กรณีศึกษา คือ เขตอำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา (เรืองยศ ศิริวรรณรัตน์, 2550) โดยเป็นงานวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) ที่มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาเปรียบเทียบถึงความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรทางบกของประชาชนและเจ้าหน้าที่ตำรวจ รวมไปถึงศึกษาความคิดเห็นของประชาชนและเจ้าหน้าที่ตำรวจเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรทางบก ศึกษาปัญหาและอุปสรรคเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรทางบกตามความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจ และศึกษาถึงพฤติกรรมของประชาชนเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ หรือรถยนต์ นอกจากนี้ ได้มีการใช้แบบสอบถามเพื่อวัดความแตกต่างของระดับความคิดเห็นต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรทางบกของประชาชนและเจ้าหน้าที่ตำรวจ ซึ่งผลการวิจัยพบว่า ประชาชนและเจ้าหน้าที่ตำรวจส่วนใหญ่มีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เป็นอย่างดี รวมไปถึงผลการเปรียบเทียบระดับความคิดเห็นต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรทางบกของประชาชนกับเจ้าหน้าที่ตำรวจซึ่งแตกต่างกันอย่างไม่มีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

2. งานวิจัยที่ศึกษาเชิงพฤติกรรมในการเคารพกฎหมายของประชาชน ได้แก่

งานวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกในเขตกรุงเทพมหานคร (เพ็ญศรี สุวรรณอักษร, 2537) ซึ่งผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกคือ การฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ และปัจจัยที่ไม่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกคือ ลักษณะนิสัยของผู้ขับขี่รถยนต์ ประสบการณ์ในการขับขี่ ความรู้ในเรื่องกฎหมายจราจร ความถี่ในการขับขี่ และระยะเวลาของใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ ซึ่งแสดงให้เห็นว่า สาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกคือ พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่เอง

งานวิจัยเรื่องพฤติกรรม的开รับข่าวสารเพื่อเสริมสร้างวินัยจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร (กุลวดี อรวัฒน์พันธ์, 2537) โดยเป็นงานวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) มีการใช้แบบสอบถามเพื่อสำรวจ (Survey) ตัวแปรที่มีผลต่อพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์ ซึ่งตัวแปรดังกล่าวประกอบด้วย ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร, ทักษะคิดเกี่ยวกับกฎจราจร, พฤติกรรมการขับขี่รถยนต์ตามกฎหมายจราจร และพฤติกรรม的开รับข่าวสารของผู้ขับขี่รถยนต์ ซึ่งผลการวิจัยพบว่า ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนใหญ่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรอยู่ในระดับสูง, ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนใหญ่มีทักษะคิดเกี่ยวกับกฎจราจรอยู่ในระดับปานกลาง, ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนใหญ่มีพฤติกรรมการขับขี่รถยนต์ตามกฎหมายจราจร และผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนใหญ่มีพฤติกรรม的开รับข่าวสารของผู้ขับขี่รถยนต์อยู่ในระดับสูงผ่านทางสื่อวิทยุโทรทัศน์

งานวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร (สุนทร เฉลิมเกียรติ, 2540) เพื่อศึกษาพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคล โดยเป็นงานวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) มีการใช้แบบสอบถามเพื่อวัดความรู้ในกฎจราจรและทัศนคติที่มีต่อการปฏิบัติตามกฎจราจร โดยใช้ตัวแปรอิสระเรื่องระดับการศึกษา ตำแหน่ง ประสบการณ์ในการขับขี่รถยนต์ ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และทัศนคติต่อการปฏิบัติตามกฎจราจร ที่จะส่งผลต่อตัวแปรตามคือ การฝ่าฝืนกฎจราจร

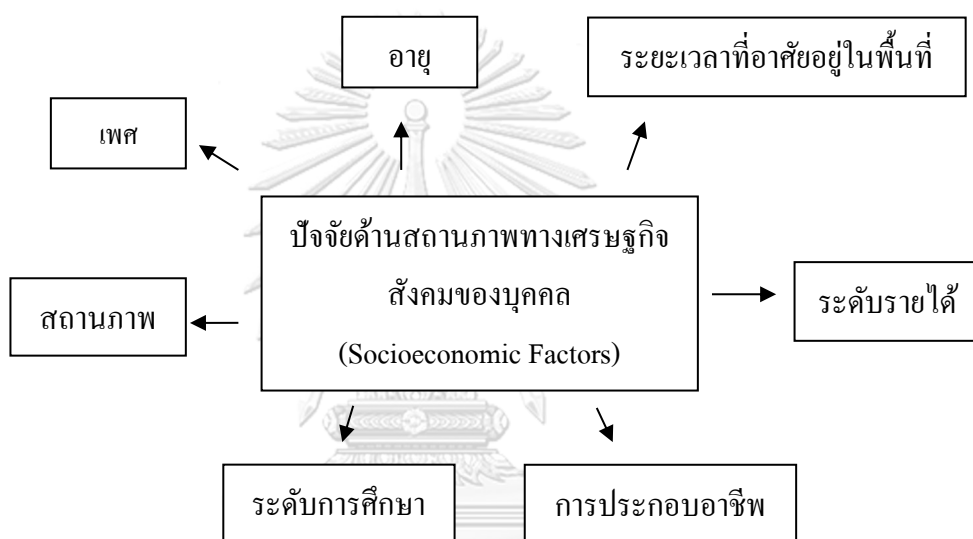
งานวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อการเชื่อฟังและปฏิบัติตามกฎหมายของประชาชน (กิตติเมธ สาคุณ, 2554) โดยใช้กรณีศึกษาคือ กองบังคับการตำรวจนครบาล 1 เพื่อศึกษาถึงการเชื่อฟังและการปฏิบัติตามกฎหมายของประชาชน โดยเป็นงานวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) มีการใช้แบบสอบถามเพื่อวัดตัวแปรที่มีผลต่อการเชื่อฟังและปฏิบัติตามกฎหมายของประชาชน ซึ่งตัวแปรต้นดังกล่าวประกอบด้วย การกลัวการถูกลงโทษ ความเชื่อมั่นในประสิทธิภาพการทำงานของตำรวจ การรับรู้ความยุติธรรมตามขั้นตอนที่ตำรวจปฏิบัติต่อประชาชน และการรับรู้ความยุติธรรมเชิงตอบแทน ที่จะส่งผลต่อตัวแปรตามคือ การเชื่อฟังและการปฏิบัติตามกฎหมายของประชาชน

งานวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการกระทำผิดกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เพื่อศึกษาลักษณะและปัจจัยการทำผิดกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ (ปัญญา จันทรสุข โข, 2556) โดยใช้กรณีศึกษาคือ เขตพื้นที่สถานีตำรวจนครบาลปทุมธานี จังหวัดนครปฐม โดยเป็นงานวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) มีการใช้การสัมภาษณ์เชิงลึก รวมไปถึงมีการใช้แบบสอบถามเพื่อวัดตัวแปร 3 ส่วนคือ ส่วนแรกเป็นข้อมูลลักษณะส่วนบุคคล เช่น เพศ อายุ การศึกษา จำนวนครั้งการกระทำผิด, การมีใบอนุญาตขับขี่, จำนวนปีที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่, และช่องทางการได้รับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ส่วนที่สองเป็นลักษณะการกระทำผิดกฎจราจร และส่วนที่สามเป็นลักษณะด้านวิศวกรรมการจราจร และด้านพฤติกรรมการขับขี่ มีกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่กระทำผิดกฎจราจรและถูกจับกุมที่มีอายุตั้งแต่ 18 ปีขึ้นไป ซึ่งผลการวิจัยพบว่า การกระทำผิดกฎจราจรส่วนใหญ่เกิดจากข้อจำกัดทางกายภาพของเส้นทางการจราจร, สัญญาณไฟหรือป้ายแสดงเครื่องหมายจราจรไม่มีความชัดเจนและสังเกตเห็นได้ยาก, ผู้กระทำผิดกฎจราจรเกิดความเข้าใจผิด, และความรีบร้อนของผู้กระทำผิดกฎจราจร

จากการสำรวจงานวิจัยที่มุ่งศึกษาในเรื่องปัจจัยต่างๆในเชิงของพฤติกรรมปัจเจกบุคคล ที่ส่งผลให้เกิดการฝ่าฝืนกฎหมายจราจร พบว่า ความแตกต่างทางด้านสถานภาพทางเศรษฐกิจสังคมของปัจเจกบุคคล เช่น เพศ อายุ สถานภาพ การประกอบอาชีพ ระดับการศึกษา ระดับรายได้ และระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ มีผลต่อการรับรู้ และพฤติกรรมของปัจเจกบุคคลในการที่จะเคารพ

กฎหมายจราจรหรือไม่เคารพกฎหมายจราจร รวมไปถึงปัจจัยบริบทภายนอก เช่น วิศวกรรมจราจร เป็นต้น ที่ได้มีผลต่อพฤติกรรมการเคารพกฎหมายจราจรหรือไม่เคารพกฎหมายจราจรเช่นเดียวกัน ดังนั้น จึงสรุปได้ว่า ปัจจัยทางเศรษฐกิจสังคม ที่ใช้ในงานวิจัยนี้ จะประกอบไปด้วย เพศ อายุ สถานภาพ การประกอบอาชีพ ระดับการศึกษา ระดับรายได้ และระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ ที่มีอิทธิพลต่อความคิดเห็นของประชาชนในการไม่เคารพกฎหมายจราจร ดังภาพ

รูปภาพที่ 4 องค์ประกอบของปัจจัยทางเศรษฐกิจสังคม



หมายเหตุ: สรุปจากงานของ Herbert Phillips (2508), John F. Embree (2493), และงานวิจัยของนักวิจัยไทย เช่น พันตำรวจตรีสุนทร เฉลิมเกียรติ (2540), พิระพงษ์ กวีเกษม (2538), ร้อยตำรวจโทกิตติเมธ สาคุณ (2554), เพ็ญศรี สุวรรณอักษร (2537), กุลวดี อรวัดนพันธ์ (2537), คาบตำรวจเรือยศ ดิรวรรณรัตน์ (2550), คาบตำรวจปัญญา จันทรสุขโข (2556)

2.3 ปัจจัยด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Law enforcement) และบทลงโทษ

ปัญหาการฝ่าฝืนกฎจราจรเป็นสาเหตุนำไปสู่อุบัติเหตุบนท้องถนน ซึ่งถือได้ว่าเป็นสาเหตุที่เกิดขึ้นมาพร้อมกับการสร้างถนนหนทางขึ้นในสังคมไทย เพื่อให้ยานยนต์พาหนะต่างๆ สามารถใช้ขับขี่ไปได้อย่างรวดเร็วด้วยความสะดวก จึงมีความจำเป็นต้องจัดระเบียบความเรียบร้อยของการจราจรและการสัญจรบนท้องถนนเพื่อป้องกันปัญหาการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินของประชาชน ซึ่งเป็นเหตุให้นำไปสู่การมีขึ้นของกฎหมายจราจร และบทลงโทษ ซึ่งก็คือ

พระราชบัญญัติจราจรทางบก นอกจากนี้ การบังคับใช้กฎหมายซึ่งมีตัวบทกฎหมายและบทลงโทษ เป็นมาตรการขับเคลื่อนที่สำคัญที่ทำให้ผู้คนเกิดการรับรู้ในการที่จะเคารพกฎหมายของสังคม และ หลีกเลี่ยงการกระทำที่จะนำไปสู่การไม่เคารพกฎหมาย เนื่องจาก มีบทลงโทษรองรับผู้ที่ทำการ ละเมิดกฎหมาย ซึ่งถือได้ว่าเป็นมาตรการที่ทำให้ผู้คนในสังคมอยู่ร่วมกันอย่างสงบสุขได้ ทั้งนี้ ใน กฎหมายของสังคมไทย ได้กำหนดบทลงโทษไว้ตามประมวลกฎหมายอาญา มาตรา 18 วรรค 5 ประเภท อันได้แก่ ประหารชีวิต จำคุก กักขัง ปรับ และริบทรัพย์สิน โดยโทษที่ร้ายแรงที่สุดคือ ประหารชีวิต ใช้สำหรับผู้กระทำผิดร้ายแรงต่อความมั่นคงของประเทศ และโทษที่เบาที่สุดคือ ปรับ ใช้สำหรับความผิดทางอาญาในลักษณะที่ความผิดไม่รุนแรง

อย่างไรก็ตาม พฤติกรรมการขับขี่ยานยนต์ก็มีความแตกต่างกันไปในแต่ละยุคสมัย ไม่ว่าจะเป็น เป็นปัจจัยในเรื่องจำนวนของท้องถนนที่สร้าง จำนวนยานยนต์ต่างๆ ที่มากขึ้น จำนวนประชากรที่ มากขึ้น บ้านเมืองมีการขยายตัว เป็นต้น ปัจจัยเหล่านี้ทำให้การบังคับใช้กฎหมายและบทลงโทษ ต้องมีการปรับปรุงให้เหมาะสมแก่กาลสมัยอยู่ตลอดเวลา เช่น ในปี พ.ศ.2470 มีจำนวนรถยนต์ใน กรุงเทพมหานคร ไม่เกินหนึ่งพันคัน และมีถนนให้ใช้เพียงไม่กี่สาย (พลพิพัฒน์ วรชินาคมน์, 2553) ต่อมาอีก 5 ปี จำนวนของยานยนต์ได้เพิ่มมากขึ้น รวมไปถึงเส้นทางจราจรที่มีหลากหลาย และการ ก่อสร้างสะพานพระพุทธยอดฟ้า กรมตำรวจในช่วงนั้นจึงต้องจัดตั้งกองจัดขบวนขึ้น เพื่อตรวจ ตราและควบคุมการจราจรตามเส้นทางต่างๆ รวมไปถึงมีการร่างพระราชบัญญัติจราจรทางบกขึ้น ในปี พ.ศ.2477 และใช้มาจนถึงปี พ.ศ.2522 จึงมีการร่างฉบับใหม่ขึ้นคือ พระราชบัญญัติจราจรทาง บก พ.ศ.2522 เพื่อปรับปรุงตัวบทกฎหมายให้เหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบัน และปัจจุบันมี การแก้ไขเพิ่มเติมถึง 11 ฉบับ ในปี พ.ศ.2559 เพื่อรองรับกับจำนวนยานยนต์ และพฤติกรรมรถฝ่า ฝืนกฎจราจรของผู้คนในสังคมไทยปัจจุบัน

บทลงโทษตามกฎหมายจราจรมีความสัมพันธ์โดยตรงกับผู้ขับขี่ และผู้ใช้รถใช้ถนน การ กำหนดบทลงโทษจึงมีจุดมุ่งหมายเพื่อรักษาความปลอดภัย และทำให้การจราจรเป็นไปอย่างมีความ เป็นระเบียบเรียบร้อย รวมไปถึงวิศวกรรมจราจร เช่น สัญญาณไฟจราจร ป้ายบอกทาง ป้ายควบคุม การขับขี่ เป็นต้น ซึ่งมีความสำคัญที่ทำให้ผู้ใช้รถใช้ถนนเกิดความเข้าใจในการขับขี่ นอกจากนี้

บทลงโทษยังสามารถช่วยปกป้องสังคมจากผู้กระทำผิด รวมไปถึงช่วยสร้างอิทธิพลต่อพฤติกรรม การฝ่าฝืนกฎจราจรทั้งในแง่ของตัวผู้กระทำผิดเองที่จะป้องกันไม่ให้เกิดการละเมิดกฎหมายซ้ำอีก ครั้ง และในแง่ของผู้ที่เคารพกฎหมาย ที่จะช่วยสามารถใช้รถใช้ถนนได้อย่างปลอดภัย ซึ่งลักษณะ ความสัมพันธ์นี้ ผู้วิจัยมองว่ามีพื้นฐานมาจากการทดลองทางด้านจิตวิทยา เช่น การทดลองของ Burrhus Frederic Skinner นักจิตวิทยาที่ศึกษาทดลองเพื่อสังเกตพฤติกรรมของหนู โดยใช้ทฤษฎี การวางเงื่อนไข เป็นต้น

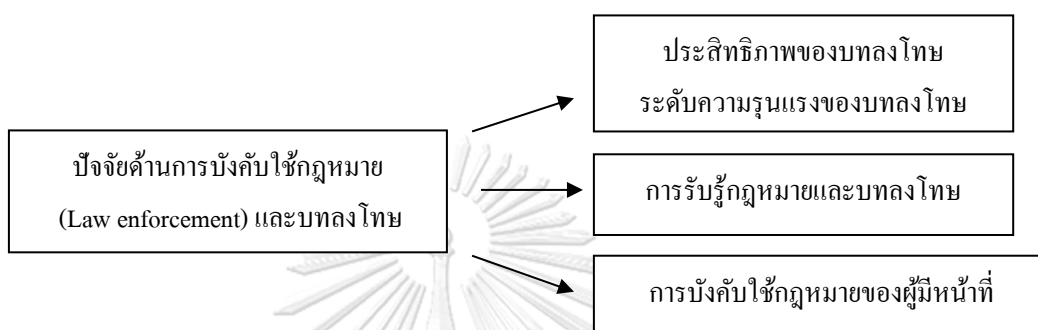
อย่างไรก็ตาม สังคมไทยในปัจจุบันในช่วงหนึ่งทศวรรษมานี้ ได้มีการกระทำผิดตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เพิ่มสูงขึ้นเรื่อยๆ จากการอ้างอิงข้อมูลสถิติจำนวนคดี อุบัติเหตุจราจรทางบกที่เกิดจากการไม่เคารพกฎจราจรได้มีแนวโน้มสูงขึ้นทุกปี ซึ่งยกตัวอย่างมา สามปี กล่าวคือ ในปี พ.ศ.2556 มีจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกทั้งหมด 61,868 คดี ต่อมาในปี พ.ศ.2557 มีจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบกทั้งหมด 63,452 คดี และต่อมาในปี พ.ศ.2558 มีจำนวน คดีอุบัติเหตุจราจรทางบกทั้งหมด 69,394 คดี (สำนักงานเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร) ซึ่ง แสดงให้เห็นว่า การแก้ไขปรับปรุงพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ให้เหมาะสมแก่ สถานการณ์นั้น ยังคงไม่สามารถแก้ไขปัญหาจราจรได้อย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งสาเหตุสำคัญคือ การ มีบทลงโทษที่ไม่รุนแรง เช่น ในกรณีมาตรา 152 ที่กำหนดให้ผู้ที่ขับรถด้วยความเร็วเกินกว่าที่ กฎหมายกำหนดในกฎกระทรวงหรือเกินที่เครื่องจราจรติดตั้ง จะมีโทษปรับไม่เกิน 1,000 บาท ซึ่ง คดีอุบัติเหตุจราจรทางบกส่วนใหญ่ของสังคมไทยมาจากสาเหตุการขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมาย กำหนดทั้งสิ้น แต่มีบทโทษเพียงเฉพาะการปรับเงินเพียง 1,000 บาทเท่านั้น ด้วยเหตุนี้ จึงทำให้ พฤติกรรมการขับขี่ยานยนต์ของผู้คนยังคงเหมือนเดิม และทำให้เพิกเฉยต่อการเคารพกฎหมาย จราจรนี้ นอกจากนี้ โทษปรับในความผิดที่กระทบต่อความปลอดภัยของสังคมอันเกิดจากการ กระทำของผู้ขับขี่ โดยสูงสุดอยู่ที่ 40,000 บาท เท่านั้น จึงทำให้สามารถมองได้ว่า บทลงโทษตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ยังคงไม่สามารถใช้ในการควบคุมพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ ถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ และมีการละเมิดกฎหมายอย่างเป็นปกติในสังคมไทย ดังนั้น บทลงโทษจึงมีความสำคัญที่จะช่วยในการสร้างอิทธิพลต่อพฤติกรรมของผู้ขับขี่ และการรับรู้ใน การที่จะไม่ละเมิดกฎหมายได้

มีงานศึกษาวิจัยในเรื่องที่เกี่ยวกับบทลงโทษที่เบาเกินไป ได้ทำการศึกษาวิจัยเรื่อง การนำเอาโทษกักขังมาใช้บังคับกับผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 (พลพิพัฒน์ วรชิตานคมน์, 2553) โดยเป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ซึ่งตั้งอยู่บนปัญหาที่ว่า บทลงโทษที่มีต่อผู้ละเมิดกฎจราจรมัน มีเพียงแค่โทษปรับและจำคุกเท่านั้น ซึ่งเป็นบทลงโทษที่ไม่มีความรุนแรง จึงไม่สามารถที่จะมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของผู้ขับขี่ในการที่จะไม่ละเมิดกฎหมายจราจรได้ ด้วยปัญหานี้ จึงทำให้ผู้วิจัยได้เกิดแนวคิดในการนำเอาโทษกักขังมาใช้บังคับกับผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 เนื่องจากโทษกักขังเป็นโทษอาญา ที่มีมาตรการหนักกว่าโทษปรับและจำคุก ซึ่งสามารถสร้างอิทธิพลให้กับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ในการที่จะไม่ละเมิดกฎหมายจราจรได้ ซึ่งกฎหมายจราจรของประเทศสหรัฐอเมริกา และประเทศฝรั่งเศส ก็ได้มีการกำหนดโทษกักขังไว้ในความผิดตามกฎหมายจราจรที่จะเป็นอันตรายต่อความปลอดภัยสาธารณะ โดยที่สองประเทศนี้มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรมีน้อยกว่าประเทศไทย ผู้วิจัยจึงจำเป็นต้องศึกษาแนวคิดและความจำเป็นในการนำเอาโทษกักขังมาใช้บังคับกับผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 โดยศึกษาจากกฎหมายของต่างประเทศเพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดขอบเขตที่เหมาะสมและมีประสิทธิภาพในการนำเอาโทษกักขังมาใช้บังคับกับผู้กระทำความผิดตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ซึ่งผลการวิจัยพบว่า โทษกักขังมีความเหมาะสมที่จะนำมาใช้เป็นมาตรการข่มขู่ผู้กระทำความผิดในโทษอันกระทบต่อความปลอดภัยของสังคมโดยเกิดจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่เป็นหลัก เนื่องจากโทษกักขังมีความรุนแรงระดับกลาง มีประสิทธิภาพ และใช้งบประมาณของรัฐในจำนวนน้อย

กล่าวโดยสรุปคือ ในปัจจัยด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Law enforcement) และบทลงโทษนั้น ถือได้ว่ามีความสำคัญที่จะช่วยสร้างอิทธิพลในการที่จะทำให้ประชาชนในสังคมเกิดการเคารพกฎหมายจราจรได้ อีกทั้ง การมีบทลงโทษที่ไม่รุนแรงนอกจากจะทำให้ไม่เกิดพฤติกรรมการเคารพกฎหมายแล้ว ยังทำให้เกิดจำนวนอุบัติเหตุบนท้องเพิ่มมากขึ้นเรื่อยๆ จนนำไปสู่ระเบียบทางสังคม (Social Order) ที่ไร้ระเบียบ ผู้คนต่างพากันละเมิดกฎหมายอย่างไม่เกรงกลัว ผู้คนในสังคมเกิดการไม่ไว้ใจกัน เห็นผู้ใดทำผิดกลับมองว่าผู้นั้นได้เปรียบและทำตาม จนเกิดเป็นพฤติกรรมหมุ่ขึ้นมา และในที่สุดสังคมก็จะเคลื่อนเข้าไปสู่สมดุลงของการไม่เคารพกฎหมาย (Noncompliance

Equilibrium) ในที่สุด ดังนั้น ปัจจัยด้านการบังคับใช้กฎหมาย (Law enforcement) และบทลงโทษ ที่ใช้ในงานวิจัยนี้จะประกอบไปด้วย ประสิทธิภาพของบทลงโทษ และระดับความรุนแรงของบทลงโทษ มีอิทธิพลต่อความคิดเห็นของประชาชนในการไม่เคารพกฎหมายจราจร ดังภาพ

รูปภาพที่ 5 องค์ประกอบของปัจจัยด้านการบังคับใช้กฎหมาย



หมายเหตุ: สรุปรจากงานวิจัยของพลพิพัฒน์ วรชินากมน์ (2553)

2.4 แนวคิดความเป็นเมือง (Urbanization)

ความเป็นเมือง (Urbanization) เป็นสภาพการณ์ของการเปลี่ยนแปลงในบริบทกว้างๆ ที่เกิดขึ้นในหลายประเทศทั่วโลก เนื่องจากสังคมในปัจจุบันมีความเจริญก้าวหน้าขึ้นเรื่อยๆ ในบางพื้นที่จากเมื่อก่อนที่เคยเป็นชนบทที่มีความเจริญเข้ามาแทนที่ ดึงดูดให้ผู้คนอพยพเข้ามาอาศัยอยู่ในเมืองมากขึ้น ส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงในหลายมิติ ไม่ว่าจะเป็น พื้นที่ของเมือง จำนวนประชากรที่มากขึ้น วิถีชีวิตของคนในสังคมที่เปลี่ยนแปลงไปตามสมัย การเปลี่ยนแปลงด้านพฤติกรรมของผู้คน รวมไปถึง ความต้องการด้านบริการสาธารณะก็ถือว่าเพิ่มขึ้นและมีความแตกต่างไปจากเดิม

หากศึกษาในคำนิยามของ “เมือง” และ “ความเป็นเมือง” จะพบว่า คำว่าเมืองนั้น หากความหมายเป็นไปตามคำพูดที่คนทั่วไปใช้พูดหรือเข้าใจกัน เมืองก็อาจจะหมายถึงบริเวณที่มีบ้านเรือนอาคารมากมาย และมีประชากรอาศัยอยู่ในบริเวณนั้นอย่างหนาแน่น แต่สำหรับในเชิงวิชาการแล้วนั้น อาจมีความหมายที่ลึกซึ้งกว่านั้น เนื่องจากต้องมีการวิเคราะห์ปัจจัยบริบทต่างๆ เข้ามาด้วย เพื่อนิยามความหมายของเมืองให้เกิดความครอบคลุม อาจกล่าวได้ว่า เมืองสามารถแบ่ง

อธิบายความหมายได้เป็น 3 มิติ คือ เมืองในมิติทางสังคม เมืองในมิติทางเศรษฐกิจ และเมืองในมิติทางวัฒนธรรม (ไพโรจน์ คงทวีศักดิ์, 2552) ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

เมืองในมิติทางสังคม

การปฏิวัติอุตสาหกรรมและการเปลี่ยนแปลงทางสังคมในหลายๆ ประเทศทั่วโลก ในช่วงหลังปี ค.ศ.1900 เป็นต้นมาจนถึงปัจจุบัน ได้มีการเติบโตของเมืองขึ้น ที่เรียกได้ว่าเป็นเมืองของยุคสมัยใหม่ขึ้นมาเรื่อยๆ ส่งผลให้นักวิชาการด้านสังคมศาสตร์ ได้คิดค้นหาค่านิยามให้กับความแตกต่างของสังคมเมืองในยุคเก่าและสังคมเมืองในยุคสมัยใหม่ ซึ่งมีงานสองชิ้นที่ได้เริ่มวางแนวคิดนี้ไว้ งานชิ้นแรกคือ งานของ Ferdinand Tonnies (1887) เรื่อง Fundamental Concepts of Sociology ได้แยกความแตกต่างระหว่างวิถีชีวิตแบบชนบท กับวิถีชีวิตแบบเมือง โคนอธิบายว่า สังคมเมืองสมัยใหม่จะมีโครงสร้างที่ซับซ้อน ผู้คนในเมืองจะมีความเป็นปัจเจกสูง และต้องการที่จะแสวงหาประโยชน์เพื่อตนเองเป็นหลัก และงานอีกชิ้นหนึ่ง คือ งานของ Emile Durkheim (1893) เรื่อง The Division of Labor in Society ที่อธิบายให้เห็นถึงความแตกต่างระหว่างสังคมเมืองกับสังคมชนบท ความหนาแน่นของประชากรเมืองที่มากขึ้น ได้ทำให้เกิดลักษณะการกระจายงานตามความชำนาญ ซึ่งเป็นสิ่งที่ทำให้วิถีชีวิตในชนบทที่มีความใกล้ชิดกันได้เปลี่ยนแปลงไป ผู้คนในชนบทอยู่กันด้วยตัวเอง โดยที่ไม่ต้องการให้สังคมเข้ามาช่วยเหลือ ส่งผลให้ระเบียบทางศีลธรรมจรรยา (moral order) ซึ่งเป็นค่านิยมร่วมของสังคมสมัยเก่าก่อนที่ความเป็นเมืองจะเข้ามา ต้องถูกแทนที่ด้วยระเบียบในเชิงเครื่องมือที่เอื้อประโยชน์ด้านการงานเข้ามาแทน (instrumental order) อันเป็นระบบที่สังคมเมืองยุคใหม่ให้ความสำคัญมากที่สุด ซึ่งนักวิชาการสองท่านนี้ได้อธิบายได้อย่างชัดเจน ถึงพฤติกรรมทางสังคมของผู้คน ในสังคมเมืองและสังคมชนบทที่มีความแตกต่างกันอย่างชัดเจน

เมืองในมิติทางเศรษฐกิจ

เมืองกับมิติทางเศรษฐกิจ ถือได้ว่าเป็นสิ่งที่ไม่สามารถอธิบายแยกออกจากกันได้ ทั้งสองอย่างล้วนมีความสัมพันธ์ และเป็นเหตุเป็นผลซึ่งกันและกัน โดยเฉพาะอย่างยิ่งความเป็นโลกาภิวัตน์ ที่เกิดในโลกยุคปัจจุบัน ที่ล้วนแล้วเป็นผลมาจากการเติบโตทางเศรษฐกิจ ที่เข้ามาสร้างระบบทุนนิยมโลกให้แพร่กระจายไปทั่วทุกแห่ง จนเกิดเป็นบรรทัดฐานของเศรษฐกิจโลกปัจจุบัน ทั้งนี้ สำหรับเมืองกับมิติทางเศรษฐกิจ ได้มีนักวิชาการได้อธิบายถึงรูปแบบความสัมพันธ์ของสองคำนี้อยู่ งานชิ้นแรกคือ The City เป็นงานเขียนที่ชี้ให้เห็นถึงลักษณะเด่นของเมืองในยุคก่อนที่จะมีการพัฒนาอุตสาหกรรม (Max Weber, 1958) โดยมองว่า สังคมสมัยนั้นอยู่ในรูปแบบของชุมชนขนาดใหญ่ ในด้านของสังคมผู้คนจะรู้จักซึ่งกันและกันมากกว่าที่จะรู้จักกันส่วนตัว ในด้านเศรษฐกิจ ก็มีการดำเนินชีวิตด้วยการหารายได้จากการค้าขาย แลกเปลี่ยนสิ่งของกันภายในชุมชน จนเกิดเป็นลักษณะที่เรียกว่า ชุมชนตลาด และในด้านการเมือง ก็จะมีการจัดระเบียบทางการเมืองที่เป็นของสังคมตนเอง ซึ่งลักษณะนี้ ได้ทำให้ผู้คนในสังคมเกิดการพึ่งพาตลาด และมีความภักดีให้กับพื้นที่ทางเศรษฐกิจที่พวกเขาใช้ชีวิตอยู่นอกจากนี้ ยังมีงานเรื่อง Contemporary Urban Sociology (William g. Flanagan, 1993) ที่กล่าวในลักษณะเดียวกับ Max Weber ว่าเมืองเป็นผลผลิตจากระบบโครงสร้าง และเป็นพื้นที่สำหรับการบริโภคส่วนตัว และการบริโภคร่วม เป็นสภาพแวดล้อมที่ถูกสร้างขึ้นมาเพื่อให้เกิดการจัดการทางเศรษฐกิจของสังคม ทำให้มองเห็นได้ว่า เมืองสมัยใหม่ในปัจจุบันล้วนแล้วอยู่บริบทแบบนี้ ที่มีระบบทุนนิยมแทรกซึมเข้าไปในโครงสร้าง ยิ่งไปกว่านั้น การสร้างพื้นที่เช่นนี้ เป็นสิ่งที่ทำให้เกิดความเหลื่อมล้ำทางรายได้มากที่สุด เกิดการการกระจุกตัวและการหมุนเวียนของทุน ทำให้สังคมยุคใหม่เกิดความซับซ้อนขึ้นอย่างมาก ดังนั้น เมืองกับมิติทางเศรษฐกิจ จึงมีความสัมพันธ์กัน นอกจากจะเป็นตัวกำหนดทิศทางของสังคมแล้ว ยังได้ส่งผลต่อพฤติกรรมของผู้คนด้วยเช่นกัน

เมืองในมิติทางวัฒนธรรม

ความสัมพันธ์ของเมืองในมิติทางวัฒนธรรมนั้น พยายามชี้ให้เห็นว่า นอกจากมิติทางสังคมและมิติทางเศรษฐกิจแล้วนั้น มิติทางวัฒนธรรมก็มีบทบาทอย่างมากในการนำไปสู่ความเป็นเมืองเช่นเดียวกัน ที่นอกจากเมืองจะเป็นแหล่งสะสมทุนแล้ว เมืองยังเป็นบริเวณที่รับการเปลี่ยนผ่านผลผลิตทางวัฒนธรรมด้วยเช่นกัน ที่จะสามารถทำให้เมืองและพฤติกรรมของผู้คนในสังคม เกิดสนิยมใหม่ๆ เกิดวิถีชีวิตใหม่ๆ และเกิดพฤติกรรมใหม่ๆ ขึ้นมา เมืองในมิติทางวัฒนธรรม จึงถูกมองว่า เป็นบริเวณพื้นที่ที่คอยเปิดกว้างสำหรับการเจรจาต่อรองทางวัฒนธรรมอยู่ตลอดเวลา (Cultural Renegotiation) มากกว่าจะเป็นบริเวณพื้นที่ที่ถูกกระทำโดยพลังอำนาจทางเศรษฐกิจการเมืองเพียงอย่างเดียว (William g. Flanagan, 1993) ทั้งนี้ มีงานที่กล่าวถึงเมืองในมิติทางวัฒนธรรม คืองานเรื่อง The Practice of Everyday Life (Michel de Certeau, 1984) ที่พูดถึงเมืองในลักษณะที่เป็นบริเวณแห่งการเปลี่ยนแปลงและการฉายใช้ให้เป็นประโยชน์ เต็มไปด้วยพฤติกรรมและการขัดแย้งกันทางผลประโยชน์ ทำให้เกิดความซับซ้อน และเกิดวิถีรูปแบบใหม่ๆ อยู่ตลอดเวลา ซึ่งเป็นสิ่งที่ไม่สามารถจะบริหารจัดการได้ ดังนั้น เมืองในฐานะที่เป็นบริเวณที่คอยส่งผ่านวัฒนธรรมในทุกยุคทุกสมัย ย่อมที่จะส่งผลกระทบต่อพฤติกรรมของผู้คนในสังคมตามแต่ละบริบทอยู่ตลอดเวลา

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

ในส่วนของคำว่า ความเป็นเมือง (Urbanization) จะเป็นคำที่นักวิชาการให้คำนิยามความหมายของมันไว้มากมาย อาทิเช่น เมืองคือสถานที่ตั้งอันถาวร มีฐานประชากรที่หนาแน่นและมีขนาดใหญ่ และมีพื้นที่แพร่รวมไปถึงการประกอบอาชีพที่แตกต่างกัน แต่ละเมืองก็จะมีการกำหนดกฎเกณฑ์ที่แตกต่างกันออกไปด้วยตามสภาพเศรษฐกิจและสังคมของเมืองนั้นๆ (Louis Wirth, 1975) และเมืองหมายถึง การรวมกลุ่มกันของคนกลุ่มหลัก ที่มีความเกี่ยวเนื่องกันทางการเมืองการปกครอง และทางเศรษฐกิจสังคม โดยลักษณะทางกายภาพของเมือง จะต้องเป็นสถานที่ตั้งมั่นคงถาวร มีการแบ่งหน้าที่การทำงานตามเศรษฐกิจสังคม มีสถานที่ทำกิจกรรมทางสังคมร่วมกัน และมีวัฒนธรรมเป็นของตนเอง (Lewis Mumford, 1937) เป็นต้น นอกจากนี้ ทางราชบัณฑิตยสถาน

(2524) ได้ให้คำนิยามของความเป็นเมือง (Urbanization) ไว้ว่า เมืองก็คือชุมชนแบบหนึ่ง กระบวนการที่ชุมชนกลายเป็นเมือง เป็นการขยายตัวของเมืองออกไปในเชิงพื้นที่ การเพิ่มจำนวนประชากร และมีการดำเนินกิจการงานต่างๆ ที่มากขึ้น

อย่างไรก็ตาม เกณฑ์การที่จะบอกได้ว่า พื้นที่ใดนับว่าเป็นพื้นที่เมืองนั้น ในแต่ละประเทศก็จะมีเกณฑ์ในการกำหนดที่แตกต่างกันออกไปตามปัจจัยด้านบริบททางสังคม แต่สำหรับในประเทศไทย ได้ใช้เกณฑ์เขตของเทศบาลเป็นสิ่งบ่งบอกว่าพื้นที่นั้นเป็นเมือง (United Nations, 2017) ได้โดยเฉพาะเทศบาลเมือง และเทศบาลนคร ซึ่งในพระราชบัญญัติเทศบาล พ.ศ.2496 ได้กำหนดเกณฑ์ไว้ดังนี้ เทศบาลเมือง คือ ท้องถิ่นอันเป็นที่ตั้งศาลากลางจังหวัด หรือเป็นชุมชนที่มีราษฎรตั้งแต่หนึ่งหมื่นคนขึ้นไป มีรายได้เพียงพอต่อการที่จะปฏิบัติหน้าที่อันต้องทำตามพระราชบัญญัตินี้ ส่วนเทศบาลนคร คือ ชุมชนที่มีราษฎรตั้งแต่ห้าหมื่นคนขึ้นไป มีรายได้เพียงพอที่จะปฏิบัติหน้าที่อันต้องทำตามพระราชบัญญัตินี้ และต้องมีประกาศกระทรวงมหาดไทยยกฐานะเป็นเทศบาลนครด้วย

ความเป็นเมืองสำหรับประเทศไทยนั้น ถือได้ว่า มีจุดเริ่มต้นมาจากการประกาศใช้รัฐธรรมนูญปี พ.ศ.2540 ที่ด้วยทกกฎหมายมีเจตนารมณ์ให้ความสำคัญกับการพัฒนาประเทศไทยให้เท่าเทียมกันทั้งในส่วนกลางและส่วนท้องถิ่น รวมถึงความเป็นเมือง (Urbanization) ให้เกิดขึ้นในประเทศไทย เนื่องจากได้มีการประกาศใช้พระราชบัญญัติที่สำคัญหลายตัวบท และหนึ่งในนั้นที่สำคัญก็คือ พระราชบัญญัติเปลี่ยนแปลงฐานะของสุขาภิบาลเป็นเทศบาล พ.ศ. ๒๕๔๒ ที่ได้มีการยกฐานะขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่นในระดับสุขาภิบาล ให้ขึ้นเป็นเทศบาล รวมทั้งหมด 2,441 แห่งทั่วประเทศ ซึ่งก่อนที่จะมีการยกฐานะนี้ขึ้น นับตั้งแต่ปี พ.ศ. 2475 ไปจนถึงปี พ.ศ.2535 ได้มีจำนวนเทศบาลเพียง 134 แห่งเท่านั้น อย่างไรก็ตาม การยกฐานะขึ้นเป็นเทศบาลนี้ แม้ว่าข้อดีจะเป็นไปเพื่อการที่รัฐจะสามารถแก้ไขปัญหาและตอบสนองความต้องการของท้องถิ่นได้รวดเร็วขึ้นก็ตาม แต่ในอีกทางหนึ่ง เมื่อความเป็นเมืองในประเทศไทยเพิ่มสูงขึ้น กลับประสบปัญหาเกี่ยวกับการบริหารจัดการเมืองในหลายประการ ไม่ว่าจะเป็นปรากฏการณ์ที่เรียกว่า “ระเบิดคนเมือง” (อรทัย ก๊กผล, 2559) หรือการที่คนจำนวนมากหลั่งไหลเข้ามารวมตัวกันในเมืองเพื่อประกอบอาชีพและ

ทำกิจกรรมอื่นๆ อันส่งผลให้เกิดปัญหาประชากรล้นเมือง ซึ่งได้สร้างปัญหาและผลกระทบในหลายๆ ปัจจัยขึ้นมา ไม่ว่าจะเป็น จำนวนผู้คน ถนนหนทาง อาคารบ้านเมือง สภาพการจราจรเกิดการติดขัด สภาพเศรษฐกิจและสังคมของความเป็นเมืองมีการขยายตัวมากขึ้น เกิดความเหลื่อมล้ำด้านรายได้ ภายในชุมชนเกิดความแออัด ซึ่งเกิดขึ้นทั่วประเทศและไม่ได้จำกัดแต่เพียงในกรุงเทพมหานครเท่านั้น ความแตกต่างด้านทัศนคติของแต่ละปัจเจกบุคคลนำไปสู่พฤติกรรมทางสังคมที่แตกต่างกัน และที่สำคัญคือ พฤติกรรมการเคารพกฎหมายของปัจเจกบุคคลที่อาจมีความแตกต่างกันไปด้วยเช่นกัน

ตารางที่ 1 แสดงจำนวนองค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น

องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น	จำนวน (แห่ง)
1. องค์การบริหารส่วนจังหวัด	76 แห่ง
2. เทศบาล	2,441 แห่ง
-เทศบาลตำบล	30 แห่ง
-เทศบาลเมือง	178 แห่ง
-เทศบาลนคร	2,233 แห่ง
3. องค์การบริหารส่วนตำบล	5,333 แห่ง
รวมทั้งสิ้น	7,852 แห่ง

ที่มา: สรุปข้อมูล อปท. ทั่วประเทศ ปี 2560 กรมส่งเสริมการปกครองท้องถิ่น (2560).

ภายใต้สภาพการณ์ความเป็นเมืองดังกล่าว ประเทศไทยกลับมีการพัฒนาเมืองและขยายตัวที่ไร้ทิศทาง และไม่มีการบริหารจัดการพื้นที่เมืองที่ดีเพียงพอ เนื่องจากภาครัฐยังคงให้ความสำคัญกับภาพพจน์สังคมชนบทในประเทศไทยว่าเป็นสังคมของการทำเกษตรกรรม และประชากรในชนบทส่วนใหญ่ล้วนต่างประกอบอาชีพเกษตรกรรม ดังนั้น การขับเคลื่อนนโยบายภาครัฐ และการบริหารประเทศที่กระจายไปสู่ส่วนภูมิภาคและส่วนท้องถิ่นนั้น ก็ไม่ได้ให้ความสำคัญกับลักษณะของพื้นที่ที่แตกต่างกันด้วย จึงเป็นผลให้ ภาครัฐเข้าไปไม่ถึงแก่นแท้ของปัญหา และนโยบายที่ภาครัฐกระจายไปสู่ท้องถิ่น ก็ไม่สามารถที่จะใช้เพื่อแก้ปัญหาได้อย่างมีประสิทธิภาพ ยิ่งไปกว่านั้น

การมีระบบเมืองที่ไร้ทิศทางเช่นนี้ ก็ถือได้ว่า เป็นส่วนหนึ่งของปัจจัยที่สามารถส่งผลต่อการจัดสรรทรัพยากรของประเทศได้โดยตรง โดยเฉพาะงบประมาณ และการกระจายประโยชน์ทางเศรษฐกิจให้กับเมืองชนบทอื่น ให้เกิดขึ้นอย่างไม่เท่าเทียม จึงก่อให้เกิดความเหลื่อมล้ำเชิงพื้นที่ในที่สุด (อริสา จันทรบุญทา และ จิรัฐ เจนพิงพร, 2561) ซึ่งเหตุนี้เอง จึงทำให้สามารถเห็นความแตกต่างได้อย่างชัดเจน ในเรื่องของการพัฒนาของชุมชนเมืองและชุมชนชนบท จนอาจนำไปสู่พฤติกรรมของปัจเจกบุคคลที่แตกต่างกันไปในแต่ละชุมชน



บทที่ 3 ระเบียบวิธีการวิจัย

หลังจากที่กล่าวในส่วนก่อนที่เกี่ยวกับปัญหาและความสำคัญ การทบทวนวรรณกรรม อันได้แก่แนวคิดและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง รวมไปถึงขอบเขตของงานวิจัยในเบื้องต้นแล้ว บทนี้จะนำเสนอในส่วนของการทำสำรวจ (Survey) ซึ่งประกอบไปด้วย การอธิบายเกี่ยวกับกลุ่มตัวอย่าง การเลือกกลุ่มตัวอย่าง การเก็บรวบรวมข้อมูล ตัวแปรด้านต่างๆ รูปแบบและรายละเอียดของแบบสอบถามที่จะใช้ในการสำรวจ วิธีการในการทำสำรวจ รวมไปถึงการวิเคราะห์ข้อมูลและการวิเคราะห์ทางสถิติ

ระเบียบวิธีการวิจัยในงานวิจัยเรื่อง ปัจจัยทางเศรษฐกิจสังคมกับความคิดเห็นของประชาชนในการไม่เคารพกฎหมาย กรณีศึกษา การไม่เคารพพระราชบัญญัติจราจรทางบก จะใช้วิธีการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) โดยเป็นการเก็บข้อมูลจากการสำรวจ (Survey) ในระดับของปัจเจกบุคคล เพื่อสำรวจความคิดเห็นของประชาชน แล้วนำมาวิเคราะห์โดยใช้วิธีการทางคณิตศาสตร์และสถิติ เช่น การใช้สถิติเชิงพรรณนา การวัดความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญ (t-test) การประมาณค่าด้วยวิธีกำลังสองน้อยที่สุด (Ordinary Least Squares: OLS) และการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต่างๆ (Correlation) เพื่อพิสูจน์สมมุติฐาน และอภิปรายผลในเชิงของสถิติ โดยที่มีหน่วยการวิเคราะห์อยู่ในระดับของปัจเจกบุคคล (Individual) ที่มุ่งศึกษาถึงความคิดเห็นของปัจเจกบุคคล ทั้งนี้ ระเบียบวิธีวิจัยมีรายละเอียด 6 ขั้นตอน ดังนี้

1. การรวบรวมข้อมูล ขอบเขตการวิจัย และหน่วยการวิเคราะห์
2. การเลือกกลุ่มประชากรตัวอย่างในงานวิจัย
3. ตัวแปรที่ใช้ในงานวิจัย
4. ระดับการวัดข้อมูล
5. เครื่องมือในการวิจัย
6. การวิเคราะห์ข้อมูลและการวิเคราะห์ทางสถิติ

3.1 หน่วยการวิเคราะห์และการรวบรวมข้อมูล

ในงานวิจัยเรื่อง ปัจจัยทางเศรษฐกิจสังคมกับความคิดเห็นของประชาชนในการไม่เคารพกฎหมายจราจร มีขอบเขตการศึกษาเฉพาะปัจจัยด้านเศรษฐกิจสังคม ที่มีหน่วยการวิเคราะห์อยู่ในระดับของปัจเจกบุคคล (Individual) ซึ่งในงานวิจัยนี้ จะใช้ปัจจัยด้านเศรษฐกิจสังคมอันประกอบไปด้วย ปัจจัยทางสถานภาพทางเศรษฐกิจสังคมของปัจเจกบุคคล เช่น เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา การประกอบอาชีพระดับรายได้ ปัจจัยความเป็นเมือง (Urbanization) ของพื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัยของปัจเจกบุคคล ประกอบด้วย ชุมชนเมือง (Urban Community) และชุมชนนอกเขตเมือง (Non-municipal Community) ปัจจัยทางกฎหมาย ประกอบด้วย การรับรู้กฎหมายและบทลงโทษ และการบังคับใช้กฎหมายของผู้มีหน้าที่ ปัจจัยต้นทุนทางสังคม (Social Capital) ประกอบด้วย การมีส่วนร่วมของประชาชน บทบาทของปัจเจกบุคคลในชุมชนและการลงโทษโดยชุมชนที่ตนเองอาศัยอยู่ นอกจากนี้ ในส่วนของการรวบรวมข้อมูลจะประกอบด้วย 2 รูปแบบ ดังนี้

(1) ในส่วนของการเก็บรวบรวมข้อมูลเบื้องต้น เพื่อนำไปสู่การกำหนดตัวแปรสำคัญต่างๆ ที่ใช้ในงานวิจัยนี้ โดยจะใช้การศึกษาจากแหล่งความรู้ทางวิชาการ (Documentary Research) เช่น หนังสือ บทความทางวิชาการ วารสารทางวิชาการ สารนิพนธ์ วิทยานิพนธ์ ผลงานวิจัยต่างๆ ทั้งในประเทศและต่างประเทศ ในด้านที่เกี่ยวข้องกับงานที่ศึกษาวิจัย รวมไปถึงการค้นหาข้อมูลจากสื่อออนไลน์จากทางอินเทอร์เน็ต (Internet) เช่น เว็บไซต์ที่มีความเป็นทางการต่างๆ เป็นต้น เพื่อทำการทบทวนวรรณกรรม และวิเคราะห์แนวคิดทฤษฎีต่างๆ เพื่อใช้เป็นการปูพื้นฐานไปสู่ความชัดเจนในการกำหนดตัวแปร ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต่างๆ และสร้างกรอบปัญหาแนวคิดการวิจัยต่อไป

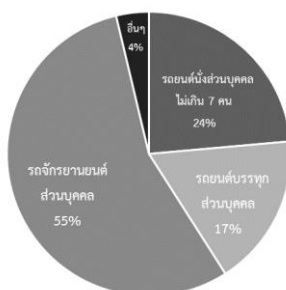
(2) ในส่วนของการวิจัยภาคสนาม (Field Research) เนื่องจากงานวิจัยนี้ เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) จึงใช้วิธีการเก็บข้อมูลจากการสำรวจ (Survey) ในรูปแบบของการสร้างแบบสอบถาม (Questionnaires) เพื่อใช้ในการสำรวจและวัดทัศนคติความคิดเห็นของปัจเจกบุคคล โดยใช้มาตรวัด Likert Scale รวมไปถึงสมมติฐานตัวแปรต่างๆ ที่คาดว่าจะมีผลต่อปัจเจกบุคคล เช่น ปัจจัยทางสถานภาพทางเศรษฐกิจสังคมของปัจเจกบุคคล เช่น เพศ อายุ สถานภาพ

ระดับการศึกษา การประกอบอาชีพพระศรัทธาได้ ปัจจัยความเป็นเมือง (Urbanization) ของพื้นที่ ชุมชนที่อยู่อาศัยของปัจเจกบุคคล ประกอบด้วย ชุมชนเมือง (Urban Community) และชุมชนนอก เขตเมือง (Non-municipal Community) ปัจจัยทางกฎหมาย ประกอบด้วย การรับรู้กฎหมายและ บทลงโทษ และการบังคับใช้กฎหมายของผู้มีหน้าที่ ปัจจัยต้นทุนทางสังคม (Social Capital) ประกอบด้วย การมีส่วนร่วมของประชาชน บทบาทของปัจเจกบุคคลในชุมชนและการลงโทษโดย ชุมชนที่ตนเองอาศัยอยู่ เป็นต้น เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์โดยใช้วิธีการทางคณิตศาสตร์และสถิติ เช่น การใช้สถิติเชิงพรรณนา การวัดความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญ (t-test) การประมาณค่าด้วยวิธี กำลังสองน้อยที่สุด (Ordinary Least Squares: OLS) และการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร ต่างๆ (Correlation) เพื่อพิสูจน์สมมติฐาน และอภิปรายผลในเชิงของสถิติ โดยมีหน่วยการ วิเคราะห์อยู่ในระดับของปัจเจกบุคคล (Individual) ที่มุ่งศึกษาถึงความคิดเห็นของปัจเจกบุคคล

3.2 การเลือกกลุ่มตัวอย่างในงานวิจัย

จากข้อมูลสถิติจำนวนรถที่จดทะเบียนของกรมการขนส่งทางบก แสดงประเภทของรถยนต์ ที่จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ซึ่ง ณ สิ้นปี พ.ศ. 2561 ประเทศไทยมีรถยนต์จดทะเบียนรวมทุกประเภทจำนวน 38,266,104 คัน โดยมีสัดส่วนของรถจักรยานยนต์มากที่สุดจำนวน 20,887,785 คัน คิดเป็นร้อยละ 55 รองลงมาเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนจำนวน 9,362,259 คัน คิดเป็นร้อยละ 24 และรถยนต์บรรทุกส่วนบุคคลจำนวน 6,614,402 คัน คิดเป็นร้อยละ 17

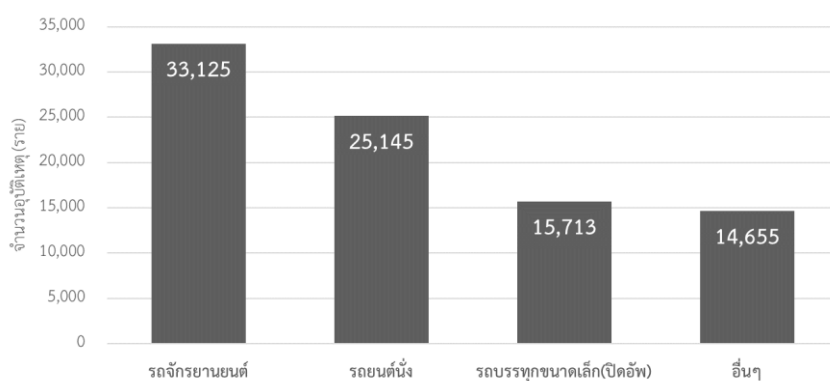
รูปภาพที่ 6 สัดส่วนประเภทรถยนต์จดทะเบียน ที่ราชอาณาจักร พ.ศ.2561



ที่มา: กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม (2562)

เมื่อพิจารณาสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกล่าสุดของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ พบว่า รถยนต์ทั้ง 3 ประเภทดังกล่าวข้างต้นมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกใน 3 อันดับแรกด้วย กล่าวคือ ในปี 2560 รถจักรยานยนต์มีส่วนการเกิดอุบัติเหตุสูงที่สุด คิดเป็นร้อยละ 37 รถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คน คิดเป็นร้อยละ 28 และรถบรรทุกทุกส่วนบุคคล คิดเป็นร้อยละ 18 รวมทั้ง 3 ประเภทรถยนต์มีส่วนการเกิดอุบัติเหตุคิดเป็นร้อยละ 83 ของจำนวนอุบัติเหตุจราจรทางบก รวมทั้งราชอาณาจักร

รูปภาพที่ 7 จำนวนอุบัติเหตุทางถนนที่ราชอาณาจักร จำแนกตามประเภทผู้ใช้ทาง พ.ศ.2560



ที่มา: สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (2560)

จากข้อมูลข้างต้นแสดงให้เห็นว่า รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะหลักที่ใช้ในการสัญจรของผู้ใช้ถนนในประเทศไทย ทั้งยังเป็นสาเหตุหลักของอุบัติเหตุทางถนนด้วย การบริหารจัดการเพื่อลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์สามารถลดความสูญเสียของทรัพยากรต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน รวมถึงเวลาและงบประมาณทั้งในระดับประเทศและท้องถิ่น ทั้งนี้ สาเหตุหลักของอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดกับรถจักรยานยนต์กว่าร้อยละ 80 คือ การไม่สวมหมวกนิรภัย แม้ว่าจะมีการบัญญัติเป็นกฎหมายพร้อมบทลงโทษชัดเจนให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัย แต่ประเทศไทยยังมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยภาพรวมของประเทศค่อนข้างน้อยเพียงร้อยละ 43 ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ราชอาณาจักร โดยผู้ขับขี่มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยร้อยละ 51 และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 20 เท่านั้นทำให้การเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้งทำให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ได้รับการบาดเจ็บรุนแรง

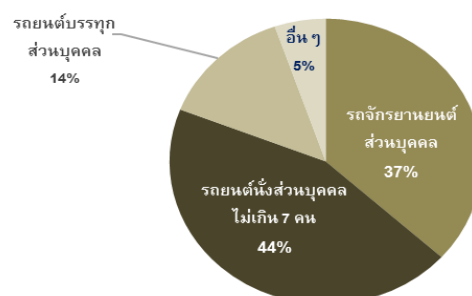
โดยเฉพาะอย่างยิ่งผู้โดยสารที่มากกว่าร้อยละ 90 ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจะได้รับการบาดเจ็บอย่างรุนแรง

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 บัญญัติบังคับให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารต้องสวมหมวกนิรภัยไว้ในลักษณะ 17 เบ็ดเตล็ด มาตรา 122 และลักษณะ 19 บทกำหนดโทษในมาตรา 148 สำหรับผู้ฝ่าฝืน ปรับไม่เกิน 500 บาท โดยปรับเพิ่มเป็นสองเท่าในกรณีที่ทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารไม่สวมหมวกนิรภัยทั้งคู่ นอกจากนี้ ประเทศไทยมีการณรงค์ให้มีการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์อย่างสม่ำเสมอ แต่เป็นกรณีที่ยังน่าสงสัยถึงสาเหตุของอัตราการสวมหมวกนิรภัยที่ค่อนข้างต่ำ

กรุงเทพมหานครมีการเติบโตทางเศรษฐกิจและสังคมในระดับที่ทุกพื้นที่เป็นชุมชนเขตเมืองทั้งหมด โดยปี 2560 มีจำนวนประชากรตามทะเบียนบ้าน (สำนักบริหารการทะเบียน, 2560) รวม 5,682,415 คน จำแนกพื้นที่ออกเป็น 6 กลุ่ม (สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล, 2559) ได้แก่ กรุงเทพมหานคร กรุงเทพฯ ใต้ กรุงเทพเหนือ กรุงเทพตะวันออก กรุงเทพมหานครเหนือ และกรุงเทพฯ ๗ สิ้นปี พ.ศ.2560 กรุงเทพมหานครมีรถยนต์จดทะเบียนรวมทุกประเภทจำนวน 9,593,706 คัน มีสัดส่วนการใช้รถยนต์จักรยานยนต์จำนวน 3,521,127 คัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 36 ซึ่งเป็นรองจากรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 ที่นั่งที่มีจำนวน 4,242,556 คัน คิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 44

รูปภาพที่ 8 สัดส่วนประเภทรถจดทะเบียน กทม. พ.ศ.2560

สัดส่วนประเภทรถยนต์จดทะเบียน กรุงเทพมหานคร พ.ศ.2560



ที่มา: กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม

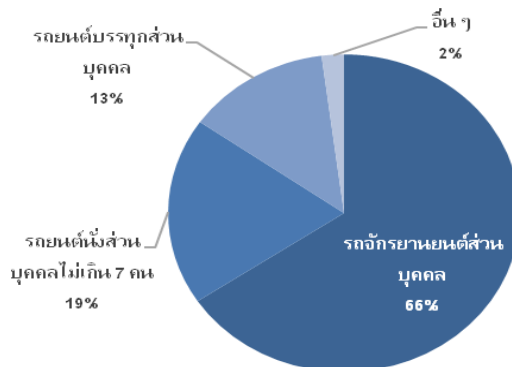
ที่มา: กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม (2561)

สถานการณ์การสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์กรุงเทพมหานคร ปี พ.ศ.2559 มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยสูงที่สุดของประเทศ ร้อยละ 75 ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ทั่วประเทศ กลุ่มผู้ขับขี่มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยร้อยละ 86 และผู้โดยสารมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยร้อยละ 38 โดยในช่วงปี 2555-2559 อัตราการสวมหมวกนิรภัยของกรุงเทพมหานครมีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง อย่างไรก็ตาม ยังอยู่ในเกณฑ์ที่สูงที่สุดของประเทศ แต่กรุงเทพมหานครก็ยังคงมีการรณรงค์สวมหมวกนิรภัยอย่างต่อเนื่อง โดยสำนักงานการจราจรและขนส่ง มีเป้าหมายในการสร้างความปลอดภัยทางถนนของกรุงเทพมหานครทั้งระบบอย่างยั่งยืน เพื่อขับเคลื่อนการดำเนินงานของทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนนของประเทศ (พ.ศ.2554-2563) ที่มุ่งลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของคนไทยลงครึ่งหนึ่ง (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2560) ซึ่งในส่วนของรถจักรยานยนต์นั้น กรุงเทพมหานครมีเป้าหมายระยะแรกในการรณรงค์ให้มีการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในสถานศึกษาระดับอาชีวศึกษาร้อยละ 100 ภายในปี พ.ศ.2563

จังหวัดชลบุรีมีอัตราการเติบโตของเมืองอย่างรวดเร็ว ซึ่งปัญหาจราจรเป็นอุปสรรคต่อการพัฒนาเมือง และจำเป็นต้องมีการบริหารจัดการอย่างจริงจังด้วย ณ สิ้นปี พ.ศ. 2560 จังหวัดชลบุรีมีรถยนต์จดทะเบียนรวมทุกประเภทจำนวน 1,448,801 คัน โดยมีสัดส่วนของรถจักรยานยนต์มากที่สุดจำนวน 951,168 คัน คิดเป็นร้อยละ 66 รองลงมาเป็นรถยนต์นั่งส่วนบุคคลไม่เกิน 7 คนจำนวน 276,397คัน คิดเป็นร้อยละ 19 และรถยนต์บรรทุกทุกส่วนบุคคลจำนวน 191,637คัน คิดเป็นร้อยละ 13

รูปภาพที่ 9 สัดส่วนประเภทรถจดทะเบียน ชลบุรี พ.ศ.2560

สัดส่วนประเภทรถยนต์จดทะเบียน จังหวัดชลบุรี พ.ศ.2560



ที่มา: กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม

ที่มา: กรมการขนส่งทางบก กระทรวงคมนาคม (2561)

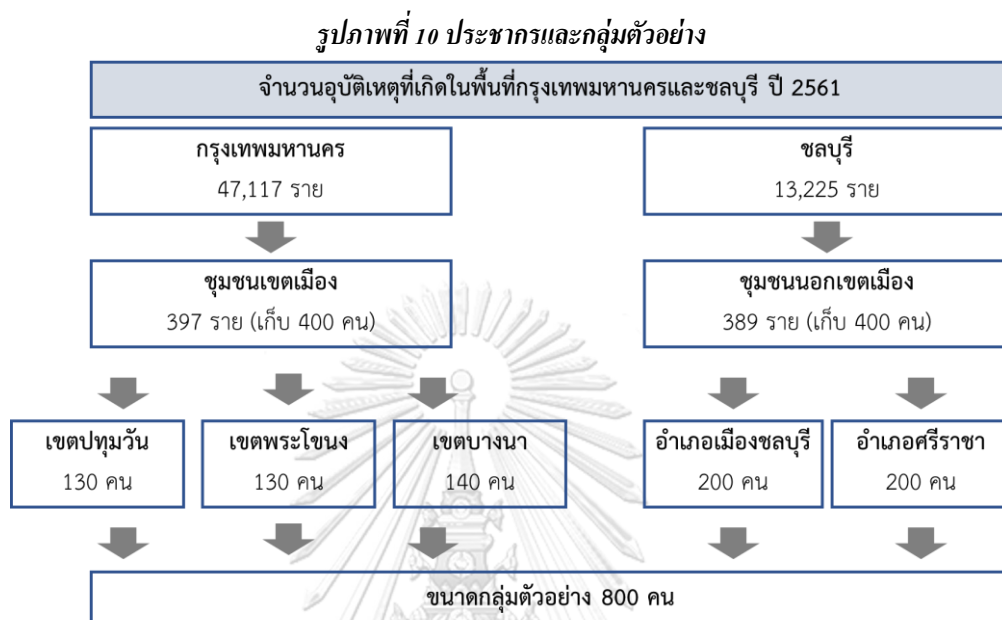
สถานการณ์การสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์จังหวัดชลบุรี ปี พ.ศ.2559 ใกล้เคียงกับภาพรวมของประเทศไทย โดยมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยคิดเป็นร้อยละ 42 ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ทั่วประเทศ กลุ่มผู้ขับขี่มีอัตราการสวมหมวกนิรภัยร้อยละ 49 และผู้โดยสารมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยเพียงร้อยละ 19 หากพิจารณาในช่วงปี 2555-2559 จะพบว่า อัตราการสวมหมวกนิรภัยของจังหวัดชลบุรีลดลงร้อยละ 6 โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีแนวโน้มลดลงอย่างต่อเนื่อง เมื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในชุมชนเขตเมืองและชุมชนนอกเขตเมืองของจังหวัดพบว่า ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในชุมชนเขตเมืองจังหวัดชลบุรีมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยมากกว่าชุมชนนอกเขตเมือง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการสำรวจ เลือกจากประชากรผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และจังหวัดชลบุรี โดยกำหนดให้กลุ่มตัวอย่างในกรุงเทพมหานครเป็นตัวแทนของชุมชนเขตเมือง (Urban Community) และใช้วิธีสุ่มตัวอย่างทางสถิติเพื่อคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างในจังหวัดชลบุรีเป็นตัวแทนของชุมชนนอกเขตเมือง (Non-Municipal Community) อ้างอิงเกณฑ์การแบ่งพื้นที่เขตเมืองของประเทศไทย (United Nations, 2017) ที่กำหนดให้เขตเทศบาล (Municipal Area) ถือเป็นพื้นที่เขตเมือง โดยกรุงเทพมหานครทำการสำรวจพื้นที่เขตปทุมวัน เขตพระโขนง และเขตบางนา จำนวนกลุ่มตัวอย่างไม่เกิน 400 คน และจังหวัดชลบุรีสำรวจพื้นที่อำเภอเมืองชลบุรี และอำเภอศรีราชา จำนวนกลุ่มตัวอย่างไม่เกิน 400 คน รวมจำนวนกลุ่มตัวอย่างประชากรของงานวิจัยทั้งหมด 800 คน

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการสำรวจเลือกจากประชากรผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่อาศัยอยู่ในพื้นที่กรุงเทพมหานคร และจังหวัดชลบุรี โดยกำหนดให้กลุ่มตัวอย่างในกรุงเทพมหานครเป็นตัวแทนของชุมชนเขตเมือง (Urban Community) และใช้วิธีสุ่มตัวอย่างทางสถิติเพื่อคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างในจังหวัดชลบุรี เป็นตัวแทนของชุมชนนอกเขตเมือง (Non-Municipal Community) อ้างอิงเกณฑ์การแบ่งพื้นที่เขตเมืองของประเทศไทยที่กำหนดให้เขตเทศบาล (Municipal Area) ถือเป็นพื้นที่เขตเมือง

โดยกำหนดจำนวนกลุ่มตัวอย่างจากจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในพื้นที่ กทม. และชลบุรี ปี 2561 แล้วนำมาเข้าสู่สูตรของ Yamane จากกลุ่มตัวอย่างชุมชนเขตเมืองจำนวน 400 คน และกลุ่มตัวอย่างชุมชนนอกเขตเมืองจำนวน 400 คน รวมเป็นขนาดกลุ่มตัวอย่างรวม 800 คน ดังภาพ



จากข้อมูลของกรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย แสดงให้เห็นว่า ทุกพื้นที่ของกรุงเทพมหานครเป็นชุมชนเขตเมืองทั้งหมด โดยปี 2560 มีจำนวนประชากรตามทะเบียนบ้าน รวม 5,682,415 คน จำแนกพื้นที่ออกเป็น 6 กลุ่ม ได้แก่ กรุงเทพมหานคร กรุงเทพมหานครเหนือ กรุงเทพมหานครตะวันออก กรุงเทพมหานครเหนือ และกรุงเทพมหานครใต้ โดยทำการสำรวจกลุ่มตัวอย่างพื้นที่กรุงเทพมหานครในเขตปทุมวัน เขตพระโขนง และเขตบางนา เนื่องจากเป็นเขตสำคัญทางเศรษฐกิจที่ได้รับการระบุเป็นพื้นที่จุดเสี่ยงอันตรายของการเกิดอุบัติเหตุบริเวณช่วงถนนสุขุมวิท โดยผู้ใช้รถจักรยานยนต์จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ.2522 ในปี 2561 กรุงเทพมหานครมีจำนวนเท่ากับ 3,669,600 คน และมีสถิติจำนวนอุบัติเหตุเกิดขึ้นในพื้นที่ ณ ปี 2561 จำนวน 47,117 ราย กำหนดจำนวนกลุ่มตัวอย่างจากประชากรผู้ใช้รถจักรยานยนต์พื้นที่ชุมชนเขตเมืองไม่เกิน 400 คน

ชลบุรีเป็นจังหวัดที่มีความเป็นเมืองสูง จำแนกเป็นประชากรที่อาศัยเขตเมืองร้อยละ 69 และนอกเขตเมือง (Non-municipal Area) ร้อยละ 31 อย่างไรก็ตาม ในการสำรวจจะใช้เทคนิคการสุ่มตัวอย่างแบบแบ่งกลุ่ม (Cluster Sampling or Area Sampling) สุ่มกลุ่มตัวอย่างผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในจังหวัดชลบุรีที่มีจำนวนผู้ใช้รถจักรยานยนต์จดทะเบียนตามพระราชบัญญัติ

รถยนต์ พ.ศ.2522 ในปี 2561 จำนวนเท่ากับ 986,224 คน และมีสถิติจำนวนอุบัติเหตุเกิดขึ้นในพื้นที่ ณ ปี 2561 จำนวน 13,225 ราย โดยทำการสำรวจในพื้นที่อำเภอเมืองชลบุรี และอำเภอศรีราชา ซึ่งเป็นพื้นที่ที่มีการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดของจังหวัด กำหนดจำนวนกลุ่มตัวอย่างจากประชากรผู้ใช้รถจักรยานยนต์ไม่เกิน 400 คน

3.3 ตัวแปรที่ใช้ในงานวิจัย

ตัวแปรในการวิจัยประกอบด้วย ตัวแปรต้น ตัวแปรตาม และตัวแปรควบคุม ที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยด้านเศรษฐกิจสังคม ปัจจัยด้านพฤติกรรมต่างๆ ที่เกี่ยวข้องการขับขี่ของปัจเจกบุคคล และปัจจัยด้านตัวบทกฎหมาย ที่ส่งผลและมีอิทธิพลต่อความคิดเห็นของประชาชนในการไม่เคารพกฎหมายจราจร ซึ่งทั้งสามตัวแปร ได้มีรายละเอียดดังนี้

(1) ตัวแปรต้น (Independent Variables) ประกอบด้วย 4 ตัวแปรหลัก ได้แก่

- ปัจจัยความเป็นเมือง (Urbanization) ของพื้นที่ชุมชนที่อยู่อาศัยของปัจเจกบุคคล ประกอบด้วย ชุมชนเมือง (Urban Community) และชุมชนนอกเขตเมือง (Non-municipal Community)

- ปัจจัยทางกฎหมาย ประกอบด้วย การรับรู้กฎหมายและบทลงโทษ และการบังคับใช้กฎหมายของผู้มีหน้าที่

- ปัจจัยต้นทุนทางสังคม (Social Capital) ประกอบด้วย การมีส่วนร่วมของประชาชน บทบาทของปัจเจกบุคคลในชุมชน และการลงโทษโดยชุมชนที่ตนเองอาศัยอยู่

(2) ตัวแปรควบคุม (Control Variables) คือ ปัจจัยทางสถานภาพทางเศรษฐกิจสังคมของปัจเจกบุคคล เช่น เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา การประกอบอาชีพ ระดับรายได้ รวมถึงกลุ่มตัวอย่างประชากรผู้ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะหลักในการเดินทาง และจำนวนอุบัติเหตุ

(3) ตัวแปรตาม (Dependent Variables) คือ พฤติกรรมการเคารพและปฏิบัติตามกฎหมาย

3.4 ระดับการวัดข้อมูล

คำถามที่ใช้ในแบบสอบถาม จะมีลักษณะที่เป็นทั้งคำถามเชิงบวกที่สอดคล้องกับตัวแปรที่ต้องการวัด และคำถามเชิงลบที่ไม่สอดคล้องกับตัวแปรที่ต้องการวัด เพื่อป้องกันการคลาดเคลื่อนของข้อมูลและอคติจากผู้ตอบแบบสอบถาม โดยใช้มาตรวัดที่มีเกณฑ์การวัดแบ่งได้ 4 ระดับ คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง, เห็นด้วย, ไม่เห็นด้วย, ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง และมีเกณฑ์คะแนนตั้งแต่ 4 ลงไปถึง 1 หากเป็นคำถามเชิงบวก และตั้งแต่ 1 ขึ้นไปถึง 4 หากเป็นคำถามเชิงลบ ซึ่งระดับการวัดนี้ผู้วิจัยได้รวบรวมแนวทางมาจากงานวิจัยของ (ชิตพล กาญจนกิจ, 2545) และหนังสือระเบียบวิธีวิจัยของ (สิน พันธุ์พินิจ, 2550) ตามตารางที่ 2 ดังนี้

ตารางที่ 2 ระดับการวัดข้อมูล

รูปแบบคำตอบ	ทัศนคติ	พฤติกรรม	คำถามเชิงบวก	คำถามเชิงลบ
เห็นด้วยอย่างยิ่ง , ทุกครั้ง	4	3	5	1
เห็นด้วย , บ่อยครั้ง	3	2	4	2
ไม่มีความเห็น	2	-	3	3
ไม่เห็นด้วย , นานๆครั้ง	1	1	2	4
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง , ไม่เลย	0	0	1	5

3.5 เครื่องมือในการวิจัย

เครื่องมือวิจัยที่ใช้ในงานศึกษาวิจัยนี้ จะเป็นการเก็บข้อมูลด้วยการใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) ซึ่งในหัวข้อจะอธิบายในส่วนของโครงสร้างแบบสอบถาม และเนื้อหาของแบบสอบถาม ดังนี้

3.5.1 โครงสร้างแบบสอบถาม

โครงสร้างของแบบสอบถาม จะระบุคำถามแบบปลายปิด (Close Ended) ที่มีการกำหนดคำตอบให้ตรงกับความต้องการของผู้ที่ตอบแบบสอบถามมากที่สุด โดยแบ่งโครงสร้างของแบบสอบถามออกเป็น 5 ส่วน ได้แก่

ส่วนที่ 1 และส่วนที่ 2 เป็นประเด็นคำถามที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยส่วนบุคคล และปัจจัยทางเศรษฐกิจสังคมของบุคคล ได้แก่ อายุ เพศ สถานภาพ ระดับการศึกษา การประกอบอาชีพ ระดับรายได้ ถิ่นที่อยู่อาศัย และการเข้าร่วมกลุ่มทางสังคมหรือองค์กรทางสังคม

ส่วนที่ 3 เป็นคำถามให้เลือกตอบในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถจักรยานยนต์และพฤติกรรมส่วนบุคคลต่อการสวมหมวกนิรภัย ได้แก่ การใช้และประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และพฤติกรรมส่วนบุคคลต่อการสวมหมวกนิรภัย

ส่วนที่ 4 เป็นคำถามให้เลือกตอบในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการรับรู้กฎหมายและทัศนคติต่อการสวมหมวกนิรภัย ได้แก่ พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายและการรับรู้กฎหมายจราจร ทัศนคติต่อการสวมหมวกนิรภัย โดยใช้การวัดระดับทัศนคติ

ส่วนที่ 5 เป็นคำถามให้เลือกตอบในประเด็นที่เกี่ยวข้องกับบริบทท้องถิ่นและทัศนคติการมีส่วนร่วมของประชาชน ได้แก่ ด้านการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ด้านการวางแผนร่วมกัน และด้านการปฏิบัติและควบคุม โดยใช้การวัดระดับพฤติกรรมการมีส่วนร่วม

CHULALONGKORN UNIVERSITY

3.5.2 เนื้อหาของแบบสอบถาม

เนื้อหาที่ใช้ในแบบสอบถามนี้ จะประกอบไปด้วย 2 ส่วนหลัก คือ ส่วนของคำถามที่เกี่ยวข้องกับข้อเท็จจริง และส่วนของคำถามที่เกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคล ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

- คำถามที่เกี่ยวกับข้อเท็จจริง คือ ข้อคำถามที่เกี่ยวข้องกับประวัติภูมิหลังของปัจเจกบุคคล อันได้แก่ อุปนิสัย บริบทสภาพแวดล้อมที่อาศัย ความสัมพันธ์ของผู้คนใน

พื้นที่ การใช้และประสบการณ์ในการขับจี้รถจักรยานยนต์ ความถี่ในการใช้รถใช้ถนน เป็นต้น ซึ่งมีส่วนสำคัญในการศึกษาบริบทกลุ่มเป้าหมาย

- คำถามที่เกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคล คือ ข้อคำถามในลักษณะส่วนบุคคล อันได้แก่ ความคิดเห็น ความรู้สึก การรับรู้ส่วนบุคคล ที่เกี่ยวกับการเคารพกฎหมายหรือไม่เคารพกฎหมายจราจร ซึ่งข้อมูลด้านนี้เป็นข้อมูลที่มีความสำคัญในการศึกษาจิตวิทยาส่วนบุคคลที่สามารถนำไปสู่พฤติกรรมที่แท้จริงของปัจเจกบุคคลได้

3.6 การวิเคราะห์ข้อมูลและการวิเคราะห์ทางสถิติ

ใช้การวิเคราะห์ทางสถิติ เพื่อตอบวัตถุประสงค์และสมมติฐานงานวิจัย ก่อนนำไปคำนวณด้วยโปรแกรมทางคอมพิวเตอร์ ซึ่งจะใช้โปรแกรม Statistics Package for the Social Sciences (SPSS) โดยมีรายละเอียด ดังนี้

3.6.1 สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics)

ใช้ในการวิเคราะห์กลุ่มตัวอย่างตามลักษณะความแตกต่างของประชากร เช่น เพศ อายุ สถานภาพ การประกอบอาชีพ ระดับการศึกษา ระดับรายได้ และระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ โดยใช้ การแจกแจงความถี่ (Frequency), ค่าร้อยละ (Percentage), ค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

3.6.2 สถิติอ้างอิง (Inferential statistics)

ใช้ในการทดสอบตัวแปรต่างๆ โดยใช้การวัดความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญ (t-test) การประมาณค่าด้วยวิธีกำลังสองน้อยที่สุด (Ordinary Least Squares: OLS) รวมไปถึงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต้นกับตัวแปรตาม (Correlation) เพื่อหาความสัมพันธ์ของตัวแปรต้น ตัวแปรควบคุม และตัวแปรตาม (ลิน พันธุ์พินิจ, 2550) (ณรงค์ โพธิ์พุกษานันท์, 2550)

บทที่ 4 ผลการศึกษา

4.1 บทนำ

สาระสำคัญของบทนี้ จะกล่าวนำเสนอถึงผลของการศึกษาวิจัยทั้งหมด ซึ่งสามารถแบ่งออกได้เป็น 3 ส่วนสำคัญ คือ ในส่วนแรก จะเป็นการนำเสนอในเรื่อง สถิติพรรณนา (Descriptive statistics) ซึ่งจะเป็นการวิเคราะห์และพรรณนาถึงลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างในการศึกษานี้ โดยจะใช้การหาความถี่ (Frequency) ค่าเฉลี่ย (Mean) ค่าร้อยละ (Percent) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) ค่าต่ำสุด (Minimum) และค่าสูงสุด (Maximum) ในการอธิบาย ส่วนที่ 2 จะเป็นการนำเสนอในเรื่อง สถิติอ้างอิง (Inferential statistics) ซึ่งจะเป็นการวิเคราะห์ถึงความแตกต่างระหว่างกลุ่มประชากรตัวอย่างกับปัจจัยต่างๆ ว่ามีทิศทางความสัมพันธ์อย่างไร หรือมีผลกระทบต่ออันอย่างไร ซึ่งในงานวิจัยนี้ จะใช้การวัดความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญ (t-test) การประมาณค่าด้วยวิธีกำลังสองน้อยที่สุด (Ordinary Least Squares: OLS) รวมไปถึงการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรต้นกับตัวแปรตาม หรือที่เรียกว่า การวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation) เพื่อดูทิศทางความสัมพันธ์ระหว่าง 2 ตัวแปร ซึ่งจะใช้ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ (r) เป็นตัวบ่งชี้ถึงความสัมพันธ์ของตัวแปร และส่วนที่ 3 จะเป็นการอภิปรายผลของการศึกษา ว่ามีความสอดคล้องกับทฤษฎี และสมมติฐานที่ตั้งไว้หรือไม่ เพื่อสรุปออกมาให้เห็นถึงผลลัพธ์ของงานวิจัยนี้ ทั้งนี้ การหาค่าต่างๆ ทางสถิติ ทั้งในส่วนของ สถิติพรรณนา (Descriptive statistics) และสถิติอ้างอิง (Inferential statistics) จะใช้โปรแกรม SPSS ในการวิเคราะห์หาค่าตัวแปรต่างๆ โดยรายละเอียดของผลการศึกษาในแต่ละส่วน มีดังนี้

4.2 สถิติพรรณนา (Descriptive statistics)

การนำเสนอลักษณะทั่วไปของประชากรกลุ่มตัวอย่าง จะใช้การพิจารณาตามระดับการวัดของตัวแปร ซึ่งสามารถแยกได้เป็น 2 ระดับการวัด คือ ตัวแปรที่มีระดับการวัดแบบนามบัญญัติ (Nominal Scale) อันได้แก่ ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคล ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยเศรษฐกิจสังคม ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์และพฤติกรรมส่วนบุคคลต่อการสวมหมวกนิรภัย ซึ่ง

ประกอบด้วย การใช้และประสบการณ์ในการขับขีรถจักรยานยนต์ และพฤติกรรมส่วนบุคคลต่อการสวมหมวกนิรภัย ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมปฏิบัติตามกฎหมาย และการรับรู้กฎหมาย จะแสดงด้วยการใช้ตารางแสดงความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percent) และตัวแปรที่มีระดับการวัดแบบอัตราส่วน (Ratio Scale) อันได้แก่ ข้อมูลเกี่ยวกับอายุ รายได้ต่อเดือน และจำนวนปีในการใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะหลักในการเดินทาง ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติต่อการสวมหมวกนิรภัย ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมมีส่วนร่วมในด้านการรับรู้ข่าวสาร ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมมีส่วนร่วมในด้านการวางแผนร่วมกัน และข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมมีส่วนร่วมในด้านการปฏิบัติและควบคุม จะแสดงเพิ่มเติมด้วยการใช้ ค่าเฉลี่ย (Mean) ค่าร้อยละ (Percent) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) ค่าต่ำสุด (Minimum) และค่าสูงสุด (Maximum) ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

4.2.1 ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคล

ประกอบด้วย 6 ตัวแปร ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ การศึกษาสูงสุด ภูมิลำเนา และถิ่นที่อยู่อาศัยปัจจุบัน มีรายละเอียดตามตารางที่ 3 ดังนี้

ตารางที่ 3 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคล

ตัวแปร	ค่าของตัวแปร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เพศ (SEX)	ชาย	401	50.1
	หญิง	399	49.9
	<u>รวม</u>	800	100.0
สถานภาพ (STATUS)	โสด	419	52.4
	สมรส	340	42.5
	หม้าย/หย่าร้าง	24	3.0
	แยกกันอยู่	17	2.1
	<u>รวม</u>	800	100.0
การศึกษาสูงสุด (EDUCATION)	ต่ำกว่า ม.3	51	6.4
	ม.3	117	14.6
	ม.6 / ปวช.	230	28.7
	อนุปริญญา / ปวส.	110	13.8
	ปริญญาตรี	259	32.4
	สูงกว่าปริญญาตรี	33	4.1
<u>รวม</u>	800	100.0	
ภูมิลำเนา (ORIGIN)	กรุงเทพมหานคร	265	33.1
	ชลบุรี	366	45.8
	อื่นๆ	169	21.1
	<u>รวม</u>	800	100.0
ถิ่นที่อยู่อาศัยปัจจุบัน (RESIDENCE)	กรุงเทพมหานคร	400	50.0
	ชลบุรี	400	50.0
	อื่นๆ	-	-
	<u>รวม</u>	800	100.0

ลักษณะของกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ มีจำนวนทั้งหมด 800 คน โดยมีถิ่นที่อยู่อาศัยปัจจุบันอยู่ในกรุงเทพมหานคร และชลบุรี อย่างละ 400 คน โดยคิดเป็นร้อยละ 50 เท่ากัน ซึ่งประชากรในส่วนนี้ แม้จะมีถิ่นที่อยู่อาศัยปัจจุบัน (RESIDENCE) อยู่ในกรุงเทพมหานครและชลบุรีตามที่กล่าวไป แต่ก็มีประชากรบางส่วน ที่มีภูมิลำเนาเดิม (ORIGIN) ทั้งที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานคร ชลบุรี และอาศัยอยู่ในจังหวัดอื่นเช่นกัน โดยกลุ่มตัวอย่างที่มีภูมิลำเนาเดิมที่อาศัยอยู่ในกรุงเทพมหานคร คิดเป็นร้อยละ 33.1 อาศัยอยู่ในชลบุรี คิดเป็นร้อยละ 45.8 และอาศัยอยู่ในจังหวัดอื่นๆ คิดเป็นร้อยละ 21.1

ตารางที่ 4 กลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามอายุ รายได้ และการใช้รถจักรยานยนต์

ตัวแปร	Mean	Minimum	Maximum
1. อายุ	34.01	16	67
2. รายได้ต่อเดือน	18946.54	0	200000
3. ใช้รถจักรยานยนต์	9.96	1	40
เป็นพาหนะหลัก ใน การเดินทางมาที่ปี			

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

กลุ่มตัวอย่างชุดนี้ แบ่งเป็นผู้ชายร้อยละ 50.1 และผู้หญิงร้อยละ 49.9 มีอายุน้อยที่สุด อยู่ที่ 16 ปี และอายุมากที่สุด อยู่ที่ 67 ปี เฉลี่ยได้เป็น 34.01 ปี (ตามตารางที่ 4) โดยส่วนใหญ่มีสถานภาพโสด คิดเป็นร้อยละ 52.4 รองลงมาคือ สมรส ร้อยละ 42.5 และมีเพียงส่วนน้อยเท่านั้น ที่มีสถานภาพหย่าร้าง และแยกกันอยู่ โดยมีร้อยละ 3.0 และ 2.1 ตามลำดับ

และเมื่อจำแนกตามระดับการศึกษาสูงสุด จะประกอบด้วย 6 ระดับการศึกษา โดยไล่จากน้อยขึ้นไปมาก ตั้งแต่ระดับต่ำกว่าชั้น ม.3 ไปจนถึงระดับสูงกว่าปริญญาตรี พบว่า กลุ่มตัวอย่างจบการศึกษาในระดับปริญญาตรีมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 32.4 ตามมาด้วยอัตราใกล้เคียงกันคือ จบระดับ ม.6/ปวช. คิดเป็นร้อยละ 28.7 รองลงมาคือ จบระดับ ม.3 และระดับอนุปริญญา/ปวส. ใน

ระดับใกล้เคียงกัน โดยคิดเป็นร้อยละ 14.6 และ 13.8 ตามลำดับ และเพียงส่วนน้อย จบระดับต่ำกว่า 6.3 และสูงกว่าปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 6.4 และ 4.1 ตามลำดับ

4.2.2 ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยเศรษฐกิจสังคม

ได้แก่ อาชีพ รายได้ต่อเดือน และการเข้าร่วมกลุ่มทางสังคม รายละเอียดตามตารางที่ 5 ดังนี้

ตารางที่ 5 กลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามอาชีพและการเข้าร่วมกลุ่มทางสังคม

ตัวแปร	ค่าของตัวแปร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
อาชีพ (OCCUPATION)	เกษตรกร	3	0.4
	รับจ้าง	223	27.9
	ค้าขาย	75	9.4
	ลูกจ้างบริษัทเอกชน	143	17.9
	ข้าราชการ / พนักงานราชการ	168	21.0
	พนักงานรัฐวิสาหกิจ	61	7.6
	นักเรียน / นักศึกษา	88	11.0
	ไม่ประกอบอาชีพ	10	1.3
	อื่นๆ	29	3.6
	รวม	800	100.0
การเข้าร่วมกลุ่มทาง สังคม (SOCIAL PART.)	ไม่ได้เข้าร่วม	761	95.1
	เข้าร่วม	39	4.9
	รวม	800	100.0

ในส่วนของด้านอาชีพ กลุ่มตัวอย่างประกอบด้วยประชากรที่อยู่ในหลายด้านอาชีพ ตามอัตราส่วนต่อไปนี้ กลุ่มตัวอย่างประกอบอาชีพรับจ้างมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 27.9 รองลงมาคือ อาชีพรับราชการ/พนักงานราชการ ร้อยละ 21.0 ลูกจ้างบริษัทเอกชน ร้อยละ 17.9 นักเรียน/นักศึกษา

ร้อยละ 11.0 ประกอบอาชีพค้าขาย ร้อยละ 9.4 พนักงานรัฐวิสาหกิจ ร้อยละ 7.6 และกลุ่มตัวอย่างที่เป็นเพียงส่วนน้อย ประกอบอาชีพอื่นๆ เช่น เป็นวินมอเตอร์ไซค์ เป็นแม่บ้าน คิดเป็นร้อยละ 3.6 รองลงมาคือ ไม่ประกอบอาชีพ ร้อยละ 1.3 และเป็นเกษตรกร เพียงร้อยละ 0.4 เท่านั้น และหากพิจารณาในด้านของรายได้ต่อเดือน กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่อเดือนน้อยที่สุด จะอยู่ที่ 0 บาท ซึ่งหมายถึง เป็นนักเรียนและไม่ได้รับรายได้เป็นของตัวเอง และกลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ที่มากที่สุด จะมีรายได้สูงถึง 200,000 บาท ซึ่งสามารถเฉลี่ยได้เท่ากับ 18,946.54 บาท (ตามตารางที่ 4)

ในด้านของการเข้าร่วมกลุ่มทางสังคม กลุ่มตัวอย่างไม่ได้มีการเข้าร่วมกลุ่มทางสังคมจำนวนมากถึงร้อยละ 95.1 และเข้าร่วมกลุ่มทางสังคมเพียงร้อยละ 4.9 เท่านั้น โดยกลุ่มตัวอย่างที่เข้าร่วมกลุ่มทางสังคมในจำนวนนี้ ส่วนใหญ่จะเป็นสมาชิกสหกรณ์ออมทรัพย์ของที่ทำงานที่ตนเองทำงานอยู่ รองลงมาในอัตราที่ใกล้เคียงกันจะเป็นสมาชิกในกลุ่มอาสาสมัครป้องกันอุบัติภัย กลุ่ม OTOP กลุ่มส่งเสริมสุขภาพอนามัยและชุมชน และน้อยที่สุดคือ กรรมการหมู่บ้าน

4.2.3 ข้อมูลเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

ได้แก่ การใช้และประสบการณ์ในการขับขี่ และพฤติกรรมส่วนบุคคลต่อการสวมหมวกนิรภัย โดยมีรายละเอียดตามตารางที่ 6 ดังนี้

ตารางที่ 6 ประสบการณ์และพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง

(1) การใช้และประสบการณ์ในการขับขี่

ประเด็น	ค่าของตัวแปร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. ท่านเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์	ใช่	598	74.8
ที่ท่านขับขี่เป็นประจำหรือไม่	ไม่ใช่	202	25.3
	<u>รวม</u>	800	100.0
2. ท่านมีใบอนุญาตขับขี่	มี	551	68.9
รถจักรยานยนต์หรือไม่	ไม่มี	249	31.1
	<u>รวม</u>	800	100.0
3. ท่านใช้รถจักรยานยนต์เดินทางเพื่อ	ทำงาน	566	79.8
วัตถุประสงค์ใดเป็นหลัก	เรียน	108	13.5
	อื่นๆ	126	15.8
	<u>รวม</u>	800	100.0
4. โดยปกติท่านเป็นผู้ขับขี่ หรือ	ผู้ขับขี่	638	79.8
ผู้โดยสาร	ผู้โดยสาร	162	20.3
	<u>รวม</u>	800	100.0

ในด้านของการใช้และประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ในประเด็นของการเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ที่ขับขี่เป็นประจำ มีกลุ่มตัวอย่างที่เป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์เอง มากถึงร้อยละ 74.8 และในส่วนที่ไม่ได้เป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์เอง มีร้อยละ 25.3 ซึ่งในส่วนนี้ รถจักรยานยนต์จะเป็นของคนในครอบครัว เช่น บิดา ลุง ป้า เป็นต้น โดยเป็นผู้ขับขี่เอง มากถึงร้อยละ 79.8 และเพียงร้อยละ 20.3 เท่านั้น ที่เป็นผู้โดยสาร และในประเด็นของการมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ มีกลุ่มตัวอย่างที่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 68.9 และไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 31.1 โดยที่ส่วนมาก จะใช้รถจักรยานยนต์เพื่อไปทำงานมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 79.8 รองลงมาคือ ใช้เพื่อวัตถุประสงค์อื่นๆ เช่น ใช้รถจักรยานยนต์เพื่อไปซื้อของในละแวกใกล้บ้าน คิดเป็นร้อยละ 15.8 และน้อยที่สุด คือ ใช้รถจักรยานยนต์ในการไป

เรียน คิดเป็นร้อยละ 13.5 และในประเด็นจำนวนปีที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นหลักของกลุ่มตัวอย่าง น้อยที่สุดคือ ใช้รถจักรยานยนต์มาเพียง 1 ปี และมากที่สุดถึง 40 ปี เฉลี่ยได้ 9.96 ปี

(2) พฤติกรรมส่วนบุคคลต่อการสวมหมวกนิรภัย

ประเด็น	ค่าของตัวแปร	จำนวน (คน)	ร้อยละ	
1. ท่านสวมใส่หมวกนิรภัยเป็นประจำหรือไม่	สวมใส่ทุกครั้ง	437	54.6	
	สวมใส่บางครั้ง	354	44.3	
	ไม่สวมเลย	9	1.1	
รวม		800	100.0	
2. ท่านสวมใส่หมวกนิรภัยเนื่องจากสาเหตุใด	ความปลอดภัย	607	75.9	
	การกวดขันของเจ้าหน้าที่ตำรวจ	144	18.0	
	การรณรงค์ของท้องถิ่น	10	1.3	
	บทลงโทษตามกฎหมาย	36	4.5	
	อื่นๆ	3	0.4	
	รวม		800	100.0
3. ท่านไม่สวมใส่หมวกนิรภัยเนื่องจากสาเหตุใด	ไม่มีหมวกนิรภัย	128	16.0	
	ไม่สะดวกต่อการขับขี่	115	14.4	
	ขับขี่อยู่ภายในชุมชน	410	51.2	
	เส้นทางขับขี่ไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจ	72	9.0	
	ไม่เคยถูกลงโทษ	11	1.4	
	ไม่เห็นความจำเป็น	5	0.6	
	อื่นๆ	59	7.4	
	รวม		800	100.0

ในด้านของพฤติกรรมส่วนบุคคลต่อการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ในประเด็นการสวมหมวกนิรภัย กลุ่มตัวอย่างที่สวมใส่หมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่ กับสวมใส่หมวกนิรภัยบางครั้ง ได้อยู่ในอัตราที่ใกล้เคียงกัน คิดเป็นร้อยละ 54.6 และ 44.3 ตามลำดับ และมีเพียงส่วนน้อยคิดเป็นร้อยละ 1.1 เท่านั้น ที่ไม่สวมใส่หมวกนิรภัยเลย และในจำนวนนี้ กลุ่มตัวอย่างส่วนมากสวมใส่หมวกนิรภัยเนื่องด้วยความปลอดภัยมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 75.9 รองลงมาคือสวมใส่เพราะการกวดขันของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ร้อยละ 18.0 การรณรงค์ของท้องถิ่น ร้อยละ 1.3 บทลงโทษตามกฎหมาย ร้อยละ 4.5 และด้วยสาเหตุอื่นๆ เช่น ป้องกันแดด ป้องกันลม ป้องกันฝน ป้องกันผิวดำ เป็นต้น คิดเป็นร้อยละ 0.4 และในประเด็นสาเหตุที่กลุ่มตัวอย่างไม่สวมหมวกนิรภัยมากที่สุดเนื่องมาจากคิดว่า ขับขี่อยู่ในชุมชนจึงไม่ต้องใส่หมวก คิดเป็นร้อยละ 51.2 รองลงมาคือ ไม่มีหมวกนิรภัย ไม่สะดวกต่อการขับขี่ เส้นทางที่ขับขี่ไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจ และด้วยสาเหตุอื่นๆ เช่น ไม่ได้ขับขี่รถเป็นประจำ คำนึงถึงระยะทางใกล้ไกล หมวกชำรุด หมวกไม่สะอาด ใส่แล้วร้อนอึดอัด เป็นต้น คิดเป็นร้อยละ 16.0 14.4 9.0 7.4 ตามลำดับ และที่น้อยที่สุดคือ ไม่เคยถูกลงโทษจากการไม่ใส่หมวก และไม่เห็นความจำเป็นของการใส่หมวก คิดเป็นร้อยละ 1.4 และ 0.6 ตามลำดับ

4.2.4 ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมปฏิบัติตามกฎหมาย และการรับรู้กฎหมาย

ได้แก่ ประเด็นการถูกจับมาแล้วกี่ครั้ง การรับรู้ถึงกฎระเบียบ และผู้มีอิทธิพลต่อปฏิบัติตามกฎหมาย รายละเอียดตามตารางที่ 7 ดังนี้

ตารางที่ 7 พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมาย และรับรู้กฎหมาย ของกลุ่มตัวอย่าง

ประเด็น	ค่าของตัวแปร	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. ท่านเคยถูกเจ้าหน้าที่ จับกุม/ตักเตือน/ออกใบสั่ง เนื่องจากกระทำผิดกฎหมาย ในรอบปีที่ผ่านมากี่ครั้ง	ไม่เคย 1 – 5 ครั้ง 5 ครั้งขึ้นไป	552 216 32	69.0 27.0 4.0
	รวม	800	100.0
2. ท่านทราบหรือไม่ว่า การไม่สวมใส่หมวกนิรภัย เป็นการฝ่าฝืน พรบ.จราจรฯ	ทราบ ไม่ทราบ ไม่แน่ใจ	669 78 53	83.6 9.8 6.6
	รวม	800	100.0
3. บุคคลที่มีอิทธิพลต่อการ ปฏิบัติตามกฎหมายบังคับสวม หมวกนิรภัยของท่าน	เจ้าหน้าที่ตำรวจ ครอบครัว อส.ป้องกันอุบัติเหตุ เจ้าหน้าที่ขนส่ง	594 185 9 12	74.3 23.1 1.1 1.5
	รวม	800	100.0

ในด้านพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมาย และการรับรู้กฎหมายของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ในประเด็นเรื่อง กลุ่มตัวอย่างเคยถูกจับ/ตักเตือน/ออกใบสั่ง เนื่องจากทำผิดกฎหมายมากที่สุดครั้งในรอบปีที่ผ่านมา มากที่สุดคือ ไม่เคยถูกจับ/ตักเตือน/ออกใบสั่งเลย คิดเป็นร้อยละ 69.0 รองลงมาคือ 1-5 ครั้ง ร้อยละ 27.0 และ 5 ครั้งขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 4.0 เท่านั้น ทั้งนี้ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่รับรู้กฎหมายเป็นอย่างดี คิดเป็นร้อยละ 83.6 และเพียงส่วนน้อยเท่านั้นที่ไม่ทราบ และไม่แน่ใจ คิดเป็นร้อยละ 9.8 และ 6.6 ตามลำดับ นอกจากนี้ ผู้ที่มีอิทธิพลต่อการปฏิบัติตามกฎหมายของกลุ่มตัวอย่างมากที่สุดคือ เจ้าหน้าที่ตำรวจ คิดเป็นร้อยละ 74.3 รองลงมาคือ ครอบครัว คิดเป็นร้อยละ 23.1 และผู้ที่มีอิทธิพลต่อกับกลุ่มตัวอย่างน้อยที่สุด คือ เจ้าหน้าที่ขนส่ง และอาสาสมัครป้องกันอุบัติเหตุ คิดเป็นร้อยละ 1.5 และ 1.1 ตามลำดับ

4.2.5 ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติต่อการสวมหมวกนิรภัย

ได้แก่ ประเด็นทัศนคติ 10 ข้อ ต่อการสวมหมวกนิรภัย รายละเอียดตามตารางที่ 8 ดังนี้

ตารางที่ 8 ทัศนคติต่อการสวมหมวกนิรภัย ของกลุ่มตัวอย่าง

ประเด็นทัศนคติต่อการสวมหมวกนิรภัย	สถิติพรรณนา						
	ค่าของตัวแปร	จำนวน (คน)	ร้อยละ	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ค่า ต่ำสุด	ค่า สูงสุด
1.หากจับจี้/โดยสารรถจักรยานยนต์ด้วยความระมัดระวังก็ <u>ไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัย</u>	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	260	32.5	1.10	1.144	0	4
	ไม่เห็นด้วย	383	47.9				
	ไม่มีความเห็น	15	1.9				
	เห็นด้วย	100	12.5				
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	42	5.3				
รวม	800						
2.การสวมหมวกนิรภัยทำให้เกิดความรู้สึกมั่นใจในการจับจี้/โดยสารรถจักรยานยนต์มากขึ้น	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	68	8.5	2.84	1.244	0	4
	ไม่เห็นด้วย	89	11.1				
	ไม่มีความเห็น	20	2.5				
	เห็นด้วย	353	44.1				
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	270	33.8				
รวม	800						
3.หมวกนิรภัย <u>ไม่สามารถ</u> บรรเทาการสูญเสียชีวิต ในกรณีเกิดอุบัติเหตุได้	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	155	19.4	1.46	1.192	0	4
	ไม่เห็นด้วย	394	49.3				
	ไม่มีความเห็น	16	2.0				
	เห็นด้วย	196	24.5				
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	39	4.9				
รวม	800						
4.หมวกนิรภัยทำให้ทัศนวิสัยในการจับจี้ <u>ลดลง</u>	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	139	17.4	1.43	1.129	0	4
	ไม่เห็นด้วย	418	52.3				
	ไม่มีความเห็น	29	3.6				
	เห็นด้วย	185	23.1				
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	29	3.6				
รวม	800						

ประเด็นทัศนคติ ต่อการสวมหมวกนิรภัย	สถิติพรรณนา						
	ค่าของตัวแปร	จำนวน (คน)	ร้อยละ	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ค่า ต่ำสุด	ค่า สูงสุด
5.การซื้อหมวกนิรภัย เป็นภาระค่าใช้จ่ายที่ไม่ จำเป็น	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	172	21.5	1.18	1.006	0	4
	ไม่เห็นด้วย	461	57.6				
	ไม่มีความเห็น	35	4.4				
	เห็นด้วย	112	14.0				
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	20	2.5				
	รวม	800					
6.ผู้ขับขี่/ผู้โดยสาร สามารถเจรจากับ เจ้าหน้าที่ได้ เพื่อให้ ถูกตัดเดือนหรือออก ใบสั่ง เนื่องจากไม่สวม ใส่หมวกนิรภัย	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	198	24.8	1.38	1.205	0	4
	ไม่เห็นด้วย	348	43.5				
	ไม่มีความเห็น	44	5.5				
	เห็นด้วย	171	21.4				
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	39	4.9				
	รวม	800					
7.การบังคับตาม กฎหมายให้สวมหมวก นิรภัย ทำให้ผู้ที่ใช้ รถจักรยานยนต์ด้วย ความระมัดระวังอยู่แล้ว ได้รับความลำบาก	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	186	23.3	1.24	1.075	0	4
	ไม่เห็นด้วย	413	51.6				
	ไม่มีความเห็น	50	6.3				
	เห็นด้วย	125	15.6				
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	26	3.3				
	รวม	800					
8.แม้ถูกเจ้าหน้าที่ออก ใบสั่งบ่อยครั้ง จากการ ไม่สวมหมวกนิรภัย ก็ ไม่ส่งผลเสียใดๆ ต่อ ประวัติการขับขี่	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	212	26.5	1.27	1.128	0	4
	ไม่เห็นด้วย	359	44.9				
	ไม่มีความเห็น	53	6.6				
	เห็นด้วย	155	19.4				
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	21	2.6				
	รวม	800					

ประเด็นทัศนคติ ต่อการสวมหมวกนิรภัย	สถิติพรรณนา						
	ค่าของตัวแปร	จำนวน (คน)	ร้อยละ	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ค่า ต่ำสุด	ค่า สูงสุด
9.บตลงโทษจากการไม่ สวมหมวกนิรภัยไม่ได้ ร้ายแรงมากนัก	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	57	7.1				
	ไม่เห็นด้วย	220	27.5				
	ไม่มีความเห็น	43	5.4	2.34	1.236	0	4
	เห็นด้วย	351	43.9				
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	129	16.1				
	รวม	800					
10.เห็นผู้อื่นไม่สวม หมวกนิรภัยในขณะที่ ขี่แล้วไม่ถูกเจ้าหน้าที่ ออกใบสั่ง และเห็นว่า ไม่เกิดอันตรายในการ ขับขี่ จึงตัดสินใจไม่ สวมหมวกนิรภัยเช่นกัน	ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	185	23.1				
	ไม่เห็นด้วย	409	51.1				
	ไม่มีความเห็น	47	5.9	1.26	1.095	0	4
	เห็นด้วย	130	16.3				
	เห็นด้วยอย่างยิ่ง	29	3.6				
	รวม	800					

ในด้านของทัศนคติต่อการสวมหมวกนิรภัย มีรายละเอียดในแต่ละประเด็น ดังนี้

CHULALONGKORN UNIVERSITY

1. ประเด็นทัศนคติต่อข้อความ “หากขับขี่/โดยสารรถจักรยานยนต์ด้วยความระมัดระวังก็ไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัย”

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีทัศนคติว่า แม้จะขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความระมัดระวังอยู่แล้ว แต่ก็ยังจำเป็นต้องสวมใส่หมวกนิรภัยในทุกครั้งที่ขับขี่ โดยแสดงความคิดเห็น “ไม่เห็นด้วย” คิดเป็นร้อยละ 47.9 และ “ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง” คิดเป็นร้อยละ 32.5 ซึ่งมีเพียงส่วนน้อยของกลุ่มตัวอย่างเท่านั้น ที่มีทัศนคติเห็นด้วย และเห็นด้วยอย่างยิ่ง ต่อประเด็นที่ไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัย หากขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความระมัดระวังอยู่แล้ว คิดเป็น

ร้อยละ 12.5 และ 5.3 ตามลำดับ ทั้งนี้ ร้อยละ 1.9 ไม่มีการออกความเห็นใดๆ นอกจากนี้ กลุ่มตัวอย่างทั้งหมดมีการเลือกตอบครบในทุกระดับทัศนคติ โดยที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีแนวโน้มเลือกตอบไม่เห็นด้วยเยอะที่สุด จึงทำให้มีค่าเฉลี่ยเข้าใกล้ที่ 1.10 และมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานอยู่ที่ 1.144

2. ประเด็นทัศนคติต่อข้อความ “การสวมหมวกนิรภัย ทำให้เกิดความรู้สึกมั่นใจในการขับขี่/โดยสารรถจักรยานยนต์มากขึ้น”

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีทัศนคติว่า การสวมหมวกนิรภัย ทำให้เกิดความรู้สึกมั่นใจในการขับขี่/โดยสารรถจักรยานยนต์มากขึ้น โดยแสดงความคิดเห็น “เห็นด้วย” คิดเป็นร้อยละ 44.1 และ “เห็นด้วยอย่างยิ่ง” คิดเป็นร้อยละ 33.8 ซึ่งมีเพียงส่วนน้อยของกลุ่มตัวอย่างเท่านั้น ที่มีทัศนคติไม่เห็นด้วย และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ต่อประเด็นที่การสวมหมวกนิรภัย ทำให้เกิดความรู้สึกมั่นใจในการขับขี่/โดยสารรถจักรยานยนต์มากขึ้น คิดเป็นร้อยละ 11.1 และ 8.5 ตามลำดับ ทั้งนี้ ร้อยละ 2.5 ไม่มีการออกความเห็นใดๆ นอกจากนี้ กลุ่มตัวอย่างทั้งหมดมีการเลือกตอบครบในทุกระดับทัศนคติ โดยที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีแนวโน้มเลือกตอบเห็นด้วยเยอะที่สุด จึงทำให้มีค่าเฉลี่ยเข้าใกล้ที่ 2.84 และมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานอยู่ที่ 1.244

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

3. ประเด็นทัศนคติต่อข้อความ “หมวกนิรภัยไม่สามารถบรรเทาการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน ในกรณีรถจักรยานยนต์เกิดอุบัติเหตุได้”

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีทัศนคติว่า หมวกนิรภัยสามารถบรรเทาการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน ในกรณีรถจักรยานยนต์เกิดอุบัติเหตุได้ โดยแสดงความคิดเห็น “ไม่เห็นด้วย” คิดเป็นร้อยละ 49.3 และ “ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง” คิดเป็นร้อยละ 19.4 ซึ่งมีเพียงส่วนน้อยของกลุ่มตัวอย่างเท่านั้น ที่มีทัศนคติเห็นด้วย และเห็นด้วยอย่างยิ่ง ต่อประเด็นที่หมวกนิรภัยไม่สามารถบรรเทาการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน ในกรณีรถจักรยานยนต์เกิดอุบัติเหตุได้ คิดเป็นร้อยละ 24.5 และ 4.9 ตามลำดับ ทั้งนี้ ร้อยละ 2.0 ไม่มีการออกความเห็นใดๆ นอกจากนี้

กลุ่มตัวอย่างทั้งหมดมีการเลือกตอบครบในทุกระดับทัศนคติ โดยที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีแนวโน้มเลือกตอบไม่เห็นด้วยเยอะที่สุด จึงทำให้มีค่าเฉลี่ยเข้าใกล้ที่ 1.46 และมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานอยู่ที่ 1.192

4. ประเด็นทัศนคติต่อข้อความ “หมวกนิรภัยทำให้ทัศนวิสัยในการขับขี่ลดลง”

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีทัศนคติว่า หมวกนิรภัยไม่ได้ทำให้ทัศนวิสัยในการขับขี่ลดลงแต่อย่างใด โดยแสดงความคิดเห็น “ไม่เห็นด้วย” คิดเป็นร้อยละ 52.3 และ “ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง” คิดเป็นร้อยละ 17.4 ซึ่งมีเพียงส่วนน้อยของกลุ่มตัวอย่างเท่านั้น ที่มีทัศนคติเห็นด้วยและเห็นด้วยอย่างยิ่ง ต่อประเด็นที่หมวกนิรภัยทำให้ทัศนวิสัยในการขับขี่ลดลง คิดเป็นร้อยละ 23.1 และ 3.6 ตามลำดับ ทั้งนี้ ร้อยละ 3.6 ไม่มีการออกความเห็นใดๆ นอกจากนี้ กลุ่มตัวอย่างทั้งหมดมีการเลือกตอบครบในทุกระดับทัศนคติ โดยที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีแนวโน้มเลือกตอบไม่เห็นด้วยเยอะที่สุด จึงทำให้มีค่าเฉลี่ยเข้าใกล้ที่ 1.43 และมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานอยู่ที่ 1.129

5. ประเด็นทัศนคติต่อข้อความ “การซื้อหมวกนิรภัย เป็นภาระค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็น”

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีทัศนคติว่า การซื้อหมวกนิรภัยเป็นสิ่งที่จำเป็น และไม่ได้เป็นภาระค่าใช้จ่ายแต่อย่างใด โดยแสดงความคิดเห็น “ไม่เห็นด้วย” คิดเป็นร้อยละ 57.6 และ “ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง” คิดเป็นร้อยละ 21.5 ซึ่งมีเพียงส่วนน้อยของกลุ่มตัวอย่างเท่านั้น ที่มีทัศนคติเห็นด้วยและเห็นด้วยอย่างยิ่ง ต่อประเด็นที่การซื้อหมวกนิรภัย เป็นภาระค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็น คิดเป็นร้อยละ 14.0 และ 2.5 ตามลำดับ ทั้งนี้ ร้อยละ 4.4 ไม่มีการออกความเห็นใดๆ นอกจากนี้ กลุ่มตัวอย่างทั้งหมดมีการเลือกตอบครบในทุกระดับทัศนคติ โดยที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีแนวโน้มเลือกตอบไม่เห็นด้วยเยอะที่สุด จึงทำให้มีค่าเฉลี่ยเข้าใกล้ที่ 1.18 และมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานอยู่ที่ 1.006

6. ประเด็นทัศนคติต่อข้อความ “ผู้ขับจี/ผู้โดยสาร สามารถเจรจากับเจ้าหน้าที่ได้ เพื่อไม่ให้ถูกตักเตือนหรือออกใบสั่ง เนื่องจากไม่สวมใส่หมวกนิรภัย”

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีทัศนคติว่า ผู้ขับจี/ผู้โดยสาร ไม่สามารถเจรจากับเจ้าหน้าที่ เพื่อไม่ให้ถูกตักเตือนหรือออกใบสั่ง เนื่องจากไม่สวมใส่หมวกนิรภัยได้ โดยแสดงความคิดเห็น “ไม่เห็นด้วย” คิดเป็นร้อยละ 43.5 และ “ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง” คิดเป็นร้อยละ 24.8 ซึ่งมีเพียงส่วนน้อยของกลุ่มตัวอย่างเท่านั้น ที่มีทัศนคติเห็นด้วย และเห็นด้วยอย่างยิ่ง ต่อประเด็นที่ผู้ขับจี/ผู้โดยสาร สามารถเจรจากับเจ้าหน้าที่ได้ เพื่อไม่ให้ถูกตักเตือนหรือออกใบสั่ง เนื่องจากไม่สวมใส่หมวกนิรภัย คิดเป็นร้อยละ 21.4 และ 4.9 ตามลำดับ ทั้งนี้ ร้อยละ 5.5 ไม่มีการออกความเห็นใดๆ นอกจากนี้ กลุ่มตัวอย่างทั้งหมดมีการเลือกตอบครบในทุกระดับทัศนคติ โดยที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีแนวโน้มเลือกตอบไม่เห็นด้วยเยอะที่สุด จึงทำให้มีค่าเฉลี่ยเข้าใกล้ที่ 1.38 และมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานอยู่ที่ 1.205

7. ประเด็นทัศนคติต่อข้อความ “การบังคับตามกฎหมายให้สวมหมวกนิรภัย ทำให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ด้วยความระมัดระวังอยู่แล้วได้รับความลำบาก”

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีทัศนคติว่า การบังคับตามกฎหมายให้สวมหมวกนิรภัย ไม่ได้ทำให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ด้วยความระมัดระวังอยู่แล้ว ได้รับความลำบากแต่อย่างใด โดยแสดงความคิดเห็น “ไม่เห็นด้วย” คิดเป็นร้อยละ 51.6 และ “ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง” คิดเป็นร้อยละ 3.3 ซึ่งมีเพียงส่วนน้อยของกลุ่มตัวอย่างเท่านั้น ที่มีทัศนคติเห็นด้วย และเห็นด้วยอย่างยิ่ง ต่อประเด็นที่การบังคับตามกฎหมายให้สวมหมวกนิรภัย ทำให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ด้วยความระมัดระวังอยู่แล้ว ได้รับความลำบาก คิดเป็นร้อยละ 15.6 และ 3.3 ตามลำดับ ทั้งนี้ ร้อยละ 6.3 ไม่มีการออกความเห็นใดๆ นอกจากนี้ กลุ่มตัวอย่างทั้งหมดมีการเลือกตอบครบในทุกระดับทัศนคติ โดยที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีแนวโน้มเลือกตอบไม่เห็นด้วยเยอะที่สุด จึงทำให้มีค่าเฉลี่ยเข้าใกล้ที่ 1.24 และมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานอยู่ที่ 1.075

8. ประเด็นทัศนคติต่อข้อความ “แม้ถูกเจ้าหน้าที่ออกใบสั่งบ่อยครั้ง จากการไม่สวมหมวกนิรภัย ก็ไม่ส่งผลเสียใดๆ ต่อประวัติการขับขี่”

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีทัศนคติว่า หากถูกเจ้าหน้าที่ออกใบสั่งบ่อยครั้ง จากการไม่สวมหมวกนิรภัย จะทำให้ส่งผลเสียต่อประวัติการขับขี่ โดยแสดงความคิดเห็น “ไม่เห็นด้วย” คิดเป็นร้อยละ 44.9 และ “ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง” คิดเป็นร้อยละ 26.5 ซึ่งมีเพียงส่วนน้อยของกลุ่มตัวอย่างเท่านั้น ที่มีทัศนคติเห็นด้วย และเห็นด้วยอย่างยิ่ง ต่อประเด็นที่แม้ถูกเจ้าหน้าที่ออกใบสั่งบ่อยครั้ง จากการไม่สวมหมวกนิรภัย ก็ไม่ส่งผลเสียใดๆ ต่อประวัติการขับขี่ คิดเป็นร้อยละ 19.4 และ 2.6 ตามลำดับ ทั้งนี้ ร้อยละ 6.6 ไม่มีการออกความเห็นใดๆ นอกจากนี้ กลุ่มตัวอย่างทั้งหมดมีการเลือกตอบครบในทุกระดับทัศนคติ โดยที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีแนวโน้มเลือกตอบไม่เห็นด้วยเยอะที่สุด จึงทำให้มีค่าเฉลี่ยเข้าใกล้ที่ 1.27 และมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานอยู่ที่ 1.128

9. ประเด็นทัศนคติต่อข้อความ “บทลงโทษจากการไม่สวมหมวกนิรภัยไม่ได้ร้ายแรงมากนัก”

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีทัศนคติว่า บทลงโทษจากการไม่สวมหมวกนิรภัยไม่ได้ร้ายแรงมากนัก โดยแสดงความคิดเห็น “เห็นด้วย” คิดเป็นร้อยละ 43.9 และ “เห็นด้วยอย่างยิ่ง” คิดเป็นร้อยละ 16.1 และมีเพียงบางส่วนของกลุ่มตัวอย่าง ที่มีทัศนคติไม่เห็นด้วย และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ต่อประเด็นที่บทลงโทษจากการไม่สวมหมวกนิรภัยไม่ได้ร้ายแรงมากนัก คิดเป็นร้อยละ 27.5 และ 7.1 ตามลำดับ ทั้งนี้ ร้อยละ 5.4 ไม่มีการออกความเห็นใดๆ นอกจากนี้ กลุ่มตัวอย่างทั้งหมดมีการเลือกตอบครบในทุกระดับทัศนคติ โดยที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีแนวโน้มเลือกตอบเห็นด้วยเยอะที่สุด จึงทำให้มีค่าเฉลี่ยเข้าใกล้ที่ 2.34 และมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานอยู่ที่ 1.236

10. ประเด็นทัศนคติต่อข้อความ “เห็นผู้อื่นไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่ แล้วไม่ถูกเจ้าหน้าที่ออกใบสั่ง และเห็นว่าไม่เกิดอันตรายในการขับขี่ จึงตัดสินใจไม่สวมหมวกนิรภัยเช่นกัน”

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีทัศนคติว่า แม้จะเห็นผู้อื่นไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่แล้วไม่ถูกเจ้าหน้าที่ออกใบสั่ง และเห็นว่าไม่เกิดอันตรายในการขับขี่ขึ้น แต่ก็ต้องสวมใส่หมวกนิรภัยในการขับขี่ทุกครั้ง โดยแสดงความคิดเห็น “ไม่เห็นด้วย” คิดเป็นร้อยละ 51.1 และ “ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง” คิดเป็นร้อยละ 23.1 ซึ่งมีเพียงส่วนน้อยของกลุ่มตัวอย่างเท่านั้น ที่มีทัศนคติเห็นด้วย และเห็นด้วยอย่างยิ่ง ต่อประเด็นที่เห็นผู้อื่นไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่ แล้วไม่ถูกเจ้าหน้าที่ออกใบสั่ง และเห็นว่าไม่เกิดอันตรายในการขับขี่ จึงตัดสินใจไม่สวมหมวกนิรภัยเช่นกัน คิดเป็นร้อยละ 16.3 และ 3.6 ตามลำดับ ทั้งนี้ ร้อยละ 5.9 ไม่มีการออกความเห็นใดๆ นอกจากนี้ กลุ่มตัวอย่างทั้งหมดมีการเลือกตอบครบในทุกระดับทัศนคติ โดยที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีแนวโน้มเลือกตอบไม่เห็นด้วยเยอะที่สุด จึงทำให้มีค่าเฉลี่ยเข้าใกล้ที่ 1.26 และมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานอยู่ที่ 1.095

กล่าวโดยสรุปแล้ว ภาพรวมในด้านของทัศนคติต่อการสวมหมวกนิรภัย พบว่า ในแต่ละสมมติฐานที่ตั้งไว้ 10 ประเด็นนี้ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีทัศนคติที่สอดคล้องและเป็นไปในทิศทางเดียวกับสมมติฐาน และมีเพียงส่วนน้อยเท่านั้นที่มีทัศนคติไปในทางตรงกันข้าม และไม่ออกความเห็นใดๆ

4.2.6 ข้อมูลเกี่ยวกับบริบทท้องถิ่นและทัศนคติการมีส่วนร่วมของประชาชน

จำแนกได้เป็น 3 ด้าน ได้แก่ ด้านการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ด้านการวางแผนร่วมกัน และด้านการปฏิบัติและควบคุม รายละเอียดตามตารางที่ 9 , 10 , 11 ดังนี้

ตารางที่ 9 การมีส่วนร่วมของกลุ่มตัวอย่าง ในด้านการรับรู้ข่าวสาร

การมีส่วนร่วมของ ประชาชนในท้องถิ่น ด้านการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร	สถิติพรรณนา						
	ค่าของ ตัวแปร	จำนวน (คน)	ร้อยละ	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ค่า ต่ำสุด	ค่า สูงสุด
1. ท่านได้ติดตามข้อมูล ข่าวสารที่เกี่ยวกับกฎหมาย จรรยา จจากภาครรัฐ บ้าง หรือไม่?	ไม่เลย	57	7.1	1.25	0.620	0	3
	นานๆครั้ง	505	63.1				
	บ่อยครั้ง	217	27.1				
	ทุกครั้ง	21	2.6				
	รวม	800					
2. ท่านรับทราบข้อมูล ข่าวสารที่เป็นปัจจุบัน เกี่ยวกับกฎหมายจรรยา ภายในชุมชนของท่าน อย่าง ถูกต้องและเข้าใจง่าย บ้าง หรือไม่?	ไม่เลย	105	13.1	1.15	0.660	0	3
	นานๆครั้ง	484	60.5				
	บ่อยครั้ง	194	24.3				
	ทุกครั้ง	17	2.1				
	รวม	800					
3. ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับ กฎหมายจรรยาที่ท่านได้รับ ทราบนั้น ท่านได้นำไป ปฏิบัติตาม บ้างหรือไม่?	ไม่เลย	57	7.1	1.63	0.789	0	3
	นานๆครั้ง	284	35.5				
	บ่อยครั้ง	361	45.1				
	ทุกครั้ง	98	12.3				
	รวม	800					
4. ชุมชนของท่านมีการ สื่อสารและให้ความรู้ที่ ส่งเสริมการปฏิบัติตาม กฎหมายจรรยา และทำให้ เห็นถึงประโยชน์ของการ สวมหมวกนิรภัย บ้าง หรือไม่?	ไม่เลย	146	18.3	1.17	0.770	0	3
	นานๆครั้ง	408	51.0				
	บ่อยครั้ง	211	26.4				
	ทุกครั้ง	35	4.4				
	รวม	800					

การมีส่วนร่วมของ ประชาชนในท้องถิ่น ด้านการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร	สถิติพรรณนา						
	ค่าของ ตัวแปร	จำนวน (คน)	ร้อยละ	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ค่า ต่ำสุด	ค่า สูงสุด
5. ท่านคิดว่า การรณรงค์ สร้างความตระหนักในการ สวมหมวกนิรภัยกันเอง ภายในชุมชน จะสามารถ สร้างพฤติกรรมในการรับรู้ ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับ กฎหมายจราจร และการ เคารพกฎหมายที่มากขึ้น บ้างหรือไม่?	ไม่เลย	76	9.5	1.60	0.823	0	3
	นานๆครั้ง	270	33.8				
	บ่อยครั้ง	356	44.5				
	ทุกครั้ง	98	12.3				
	รวม	800					

ในด้านข้อมูลเกี่ยวกับบริบทท้องถิ่นและทัศนคติการมีส่วนร่วมของประชาชน กลุ่มตัวอย่างมีระดับพฤติกรรมการมีส่วนร่วมในการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร (ตารางที่ 9) ในประเด็นต่างๆ ดังนี้

1. ประเด็นระดับพฤติกรรมการมีส่วนร่วมต่อข้อความ “ท่านได้ติดตามข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับกฎหมายจราจรจากภาครัฐ บ้างหรือไม่?”

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีระดับพฤติกรรมต่อประเด็นนี้อยู่ในระดับ “นานๆครั้ง” มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 63.1 รองลงมาอยู่ในระดับ “บ่อยครั้ง” คิดเป็นร้อยละ 27.1 และมีเพียงส่วนน้อยของกลุ่มตัวอย่างเท่านั้น ที่มีระดับพฤติกรรมต่อประเด็นนี้อยู่ในระดับ “ไม่เลย” คิดเป็นร้อยละ 7.1 และในระดับ “ทุกครั้ง” คิดเป็นร้อยละ 2.6 ทั้งนี้ กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด มีการเลือกคำตอบครบในทุกระดับพฤติกรรมการมีส่วนร่วม โดยที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีแนวโน้มเลือกตอบ “นานๆครั้ง” เยอะที่สุด จึงทำให้มีค่าเฉลี่ยเข้าใกล้ที่ 1.25 และมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานอยู่ที่ 0.620

2. ประเด็นระดับพฤติกรรมกรามีส่วนร่วมต่อข้อความ “ท่านรับทราบข้อมูลข่าวสารที่เป็นปัจจุบันเกี่ยวกับกฎหมายจราจร ภายในชุมชนของท่าน อย่างถูกต้องและเข้าใจง่าย บ้างหรือไม่?”

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีระดับพฤติกรรมต่อประเด็นนี้อยู่ในระดับ “นานๆ ครั้ง” มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 60.5 รองลงมาอยู่ในระดับ “บ่อยครั้ง” คิดเป็นร้อยละ 24.3 และมีเพียงส่วนน้อยของกลุ่มตัวอย่างเท่านั้น ที่มีระดับพฤติกรรมต่อประเด็นนี้อยู่ในระดับ “ไม่เคย” คิดเป็นร้อยละ 13.1 และในระดับ “ทุกครั้ง” คิดเป็นร้อยละ 2.1 ทั้งนี้ กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด มีการเลือกคำตอบครบในทุกระดับพฤติกรรมกรามีส่วนร่วม โดยที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีแนวโน้มเลือกตอบ “นานๆ ครั้ง” เยอะที่สุด จึงทำให้มีค่าเฉลี่ยเข้าใจที่ 1.15 และมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานอยู่ที่ 0.660

3. ประเด็นระดับพฤติกรรมกรามีส่วนร่วมต่อข้อความ “ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับกฎหมายจราจรที่ท่านได้รับทราบนั้น ท่านได้นำไปปฏิบัติตาม บ้างหรือไม่?”

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีระดับพฤติกรรมต่อประเด็นนี้อยู่ในระดับ “บ่อยครั้ง” มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 45.1 รองลงมาอยู่ในระดับ “นานๆ ครั้ง” คิดเป็นร้อยละ 35.5 และมีเพียงส่วนน้อยของกลุ่มตัวอย่างเท่านั้น ที่มีระดับพฤติกรรมต่อประเด็นนี้อยู่ในระดับ “ทุกครั้ง” คิดเป็นร้อยละ 12.3 และในระดับ “ไม่เคย” คิดเป็นร้อยละ 7.1 ทั้งนี้ กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด มีการเลือกคำตอบครบในทุกระดับพฤติกรรมกรามีส่วนร่วม โดยที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีแนวโน้มเลือกตอบ “บ่อยครั้ง” เยอะที่สุด จึงทำให้มีค่าเฉลี่ยเข้าใจที่ 1.63 และมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานอยู่ที่ 0.789

4. ประเด็นระดับพฤติกรรมกรามีส่วนร่วมต่อข้อความ “ชุมชนของท่านมีการสื่อสารและให้ความรู้ที่ส่งเสริมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร และทำให้เห็นถึงประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัย บ้างหรือไม่?”

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีระดับพฤติกรรมต่อประเด็นนี้อยู่ในระดับ “นานๆครั้ง” มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 51.0 รองลงมาอยู่ในระดับ “บ่อยครั้ง” คิดเป็นร้อยละ 26.4 และมีเพียงส่วนน้อยของกลุ่มตัวอย่างเท่านั้น ที่มีระดับพฤติกรรมต่อประเด็นนี้อยู่ในระดับ “ไม่เคย” คิดเป็นร้อยละ 18.3 และในระดับ “ทุกครั้งที่” คิดเป็นร้อยละ 4.4 ทั้งนี้ กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด มีการเลือกคำตอบครบในทุกระดับพฤติกรรมการมีส่วนร่วม โดยที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีแนวโน้มเลือกตอบ “นานๆครั้ง” เยอะที่สุด จึงทำให้มีค่าเฉลี่ยเข้าใกล้ที่ 1.17 และมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานอยู่ที่ 0.770

5. ประเด็นระดับพฤติกรรมการมีส่วนร่วมต่อข้อความ “ท่านคิดว่า การรณรงค์สร้างความตระหนักในการสวมหมวกนิรภัยกันเองภายในชุมชน จะสามารถสร้างพฤติกรรมในการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับกฎหมายจราจร และการเคารพกฎหมายที่มากขึ้น บ้างหรือไม่?”

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีระดับพฤติกรรมต่อประเด็นนี้อยู่ในระดับ “บ่อยครั้ง” มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 44.5 รองลงมาอยู่ในระดับ “นานๆครั้ง” คิดเป็นร้อยละ 33.8 และมีเพียงส่วนน้อยของกลุ่มตัวอย่างเท่านั้น ที่มีระดับพฤติกรรมต่อประเด็นนี้อยู่ในระดับ “ทุกครั้งที่” คิดเป็นร้อยละ 12.3 และในระดับ “ไม่เคย” คิดเป็นร้อยละ 9.5 ทั้งนี้ กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด มีการเลือกคำตอบครบในทุกระดับพฤติกรรมการมีส่วนร่วม โดยที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีแนวโน้มเลือกตอบ “บ่อยครั้ง” เยอะที่สุด จึงทำให้มีค่าเฉลี่ยเข้าใกล้ที่ 1.60 และมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานอยู่ที่ 0.823

กล่าวโดยสรุปแล้ว ภาพรวมสำหรับประเด็นระดับพฤติกรรมการมีส่วนร่วม ในด้านการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ไม่ค่อยมีการติดตามข้อมูลข่าวสาร เกี่ยวกับกฎหมายจราจรจากภาครัฐเท่าที่ควร จึงเป็นผลให้ ตัวบุคคลไม่เกิดการรับทราบข้อมูลข่าวสารที่เป็นปัจจุบัน อีกทั้งภายในชุมชน ก็ไม่ค่อยมีการประชาสัมพันธ์

ให้ความรู้เกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรเท่าที่ควร จึงทำให้ไม่เกิดการส่งเสริมให้เห็นถึงประโยชน์ของการปฏิบัติตามกฎจราจรกันเองภายในชุมชน โดยส่วนใหญ่มีการพฤติกรรมการมีส่วนร่วมนานๆครั้ง หรือไม่เคยร่วมเลย แต่อย่างไรก็ตาม กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ก็มีการรับรู้ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรที่ถูกต้อง และนำไปปฏิบัติตามอยู่พอสมควร และที่สำคัญคือ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีแนวโน้มที่ดีในการที่จะช่วยส่งเสริมพฤติกรรมการมีส่วนร่วมกันภายในชุมชนในการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร เพื่อการเคารพกฎหมายและปฏิบัติตามกฎหมายอย่างถูกต้องมากขึ้น

ตารางที่ 10 การมีส่วนร่วมของกลุ่มตัวอย่าง ในด้านการวางแผนร่วมกัน

การมีส่วนร่วมของ ประชาชนในท้องถิ่น ด้านการวางแผนร่วมกัน	สถิติพรรณนา						
	ค่าของ ตัวแปร	จำนวน (คน)	ร้อยละ	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ค่า ต่ำสุด	ค่า สูงสุด
1. ชุมชนของท่านมีช่องทาง เปิดรับการร้องเรียนปัญหาหรือ ให้ข้อมูลจากประชาชนเกี่ยวกับ อุบัติเหตุจากการไม่สวมหมวก นิรภัย บ้างหรือไม่?	ไม่เลย	228	28.5	0.90	0.703	0	3
	นานๆครั้ง	434	54.3				
	บ่อยครั้ง	126	15.8				
	ทุกครั้ง	12	1.5				
	รวม	800					
2.ชุมชนของท่านมี/เคยมี แนวคิดในการจัดตั้งกลุ่ม อาสาสมัครท้องถิ่น เพื่อ สนับสนุนการปฏิบัติงานของ เจ้าหน้าที่รัฐ ในการส่งเสริมการ เคารพกฎหมายจราจรทางบก บ้างหรือไม่?	ไม่เลย	202	25.3	0.98	0.735	0	3
	นานๆครั้ง	431	53.9				
	บ่อยครั้ง	146	18.3				
	ทุกครั้ง	21	2.6				
	รวม	800					

การมีส่วนร่วมของ ประชาชนในท้องถิ่น ด้านการวางแผนร่วมกัน	สถิติพรรณนา						
	ค่าของ ตัวแปร	จำนวน (คน)	ร้อยละ	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ค่า ต่ำสุด	ค่า สูงสุด
3. ท่านเข้าร่วมการประชุมหารือ ของชุมชน เพื่อเสนอปัญหาและ พิจารณาแนวทางแก้ไขปัญหา อุบัติเหตุที่เกิดจากการไม่สวม หมวกนิรภัย บ้างหรือไม่?	ไม่เคย	282	35.3	0.85	0.749	0	3
	นานๆครั้ง	374	46.8				
	บ่อยครั้ง	130	16.3				
	ทุกครั้ง	14	1.8				
	รวม	800					
4. ท่านแสดงความคิดเห็น สนับสนุนหรือคัดค้าน ต่อ ประเด็นปัญหาอุบัติเหตุที่เกิด จากการไม่สวมหมวกนิรภัย ของชุมชนอย่างสร้างสรรค์ และ มีเหตุผล บ้างหรือไม่?	ไม่เคย	258	32.3	0.92	0.777	0	3
	นานๆครั้ง	369	46.1				
	บ่อยครั้ง	154	19.3				
	ทุกครั้ง	19	2.4				
	รวม	800					
5. ท่านคิดว่า การให้ประชาชนมี ส่วนร่วมในการกำหนด แนวทางส่งเสริมการสวมหมวก นิรภัยกันเองภายในชุมชน จะ นำไปสู่ผลสัมฤทธิ์ที่น่าพึงพอใจ มากกว่าการบังคับใช้กฎหมาย ของ เจ้าหน้าที่รัฐเพียงอย่าง เดียว บ้างหรือไม่?	ไม่เคย	116	14.5	1.49	0.892	0	3
	นานๆครั้ง	275	34.4				
	บ่อยครั้ง	307	38.4				
	ทุกครั้ง	102	12.8				
	รวม	800					

ในด้านข้อมูลเกี่ยวกับบริบทท้องถิ่นและทัศนคติการมีส่วนร่วมของประชาชน กลุ่มตัวอย่างมีระดับพฤติกรรมการมีส่วนร่วมในการวางแผนร่วมกัน (ตารางที่ 10) ในประเด็นต่างๆ ดังนี้

1. ประเด็นระดับพฤติกรรมกรามีส่วนร่วมต่อข้อความ “ชุมชนของท่านมีเวที/ช่องทางเปิดรับการร้องเรียนปัญหาหรือให้ข้อมูลจากประชาชนเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการไม่สวมหมวกนิรภัย บ้างหรือไม่?”

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีระดับพฤติกรรมต่อประเด็นนี้อยู่ในระดับ “นานๆ ครั้ง” มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 54.3 รองลงมาอยู่ในระดับ “ไม่เคย” และในระดับ “บ่อยครั้ง” คิดเป็นร้อยละ 28.5 และ 15.8 ตามลำดับ และมีเพียงส่วนน้อยของกลุ่มตัวอย่างเท่านั้น ที่มีระดับพฤติกรรมต่อประเด็นนี้อยู่ในระดับ “ทุกครั้ง” คิดเป็นร้อยละ 1.5 ทั้งนี้ กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด มีการเลือกคำตอบครบในทุกระดับพฤติกรรมกรามีส่วนร่วม โดยที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีแนวโน้มเลือกตอบ “นานๆ ครั้ง” เยอะที่สุด และรองลงมาในระดับ “ไม่เคย” จึงทำให้มีค่าเฉลี่ยเข้าใกล้ที่ 0.90 และมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานอยู่ที่ 0.703

2. ประเด็นระดับพฤติกรรมกรามีส่วนร่วมต่อข้อความ “ชุมชนของท่านมี/เคยมีแนวคิดในการจัดตั้งกลุ่มอาสาสมัครท้องถิ่น เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่รัฐ ในการส่งเสริมการเคารพกฎหมายจราจรทางบก บ้างหรือไม่?”

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีระดับพฤติกรรมต่อประเด็นนี้อยู่ในระดับ “นานๆ ครั้ง” มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 53.9 รองลงมาอยู่ในระดับ “ไม่เคย” และในระดับ “บ่อยครั้ง” คิดเป็นร้อยละ 25.3 และ 18.3 ตามลำดับ และมีเพียงส่วนน้อยของกลุ่มตัวอย่างเท่านั้น ที่มีระดับพฤติกรรมต่อประเด็นนี้อยู่ในระดับ “ทุกครั้ง” คิดเป็นร้อยละ 2.6 ทั้งนี้ กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด มีการเลือกคำตอบครบในทุกระดับพฤติกรรมกรามีส่วนร่วม โดยที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีแนวโน้มเลือกตอบ “นานๆ ครั้ง” เยอะที่สุด และรองลงมาในระดับ “ไม่เคย” จึงทำให้มีค่าเฉลี่ยเข้าใกล้ที่ 0.98 และมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานอยู่ที่ 0.735

3. ประเด็นระดับพฤติกรรมกรมการมีส่วนร่วมต่อข้อความ “ท่านเข้าร่วมการประชุมหรือของชุมชน เพื่อเสนอปัญหาและพิจารณาแนวทางแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากการไม่สวมหมวกนิรภัย บ้างหรือไม่?”

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีระดับพฤติกรรมต่อประเด็นนี้อยู่ในระดับ “นานๆ ครั้ง” มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 46.8 รองลงมาอยู่ในระดับ “ไม่เคย” และในระดับ “บ่อยครั้ง” คิดเป็นร้อยละ 35.3 และ 16.3 ตามลำดับ และมีเพียงส่วนน้อยของกลุ่มตัวอย่างเท่านั้น ที่มีระดับพฤติกรรมต่อประเด็นนี้อยู่ในระดับ “ทุกครั้ง” คิดเป็นร้อยละ 1.8 ทั้งนี้ กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด มีการเลือกคำตอบครบในทุกระดับพฤติกรรมกรมการมีส่วนร่วม โดยที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีแนวโน้มเลือกตอบ “นานๆ ครั้ง” เยอะที่สุด และรองลงมาในระดับ “ไม่เคย” จึงทำให้มีค่าเฉลี่ยเข้าใกล้ที่ 0.85 และมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานอยู่ที่ 0.749

4. ประเด็นระดับพฤติกรรมกรมการมีส่วนร่วมต่อข้อความ “ท่านแสดงความคิดเห็น สนับสนุนหรือคัดค้าน ต่อประเด็นปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากการไม่สวมหมวกนิรภัย ของชุมชนอย่างสร้างสรรค์ และมีเหตุผล บ้างหรือไม่?”

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีระดับพฤติกรรมต่อประเด็นนี้อยู่ในระดับ “นานๆ ครั้ง” มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 46.1 รองลงมาอยู่ในระดับ “ไม่เคย” และในระดับ “บ่อยครั้ง” คิดเป็นร้อยละ 32.3 และ 19.3 ตามลำดับ และมีเพียงส่วนน้อยของกลุ่มตัวอย่างเท่านั้น ที่มีระดับพฤติกรรมต่อประเด็นนี้อยู่ในระดับ “ทุกครั้ง” คิดเป็นร้อยละ 2.4 ทั้งนี้ กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด มีการเลือกคำตอบครบในทุกระดับพฤติกรรมกรมการมีส่วนร่วม โดยที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีแนวโน้มเลือกตอบ “นานๆ ครั้ง” เยอะที่สุด และรองลงมาในระดับ “ไม่เคย” จึงทำให้มีค่าเฉลี่ยเข้าใกล้ที่ 0.92 และมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานอยู่ที่ 0.777

5. ประเด็นระดับพฤติกรรมกรามีส่วนร่วมต่อข้อความ “ท่านคิดว่า การให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการกำหนดแนวทางส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยกันเองภายในชุมชน จะนำไปสู่ผลสัมฤทธิ์ที่น่าพึงพอใจ มากกว่าการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่รัฐเพียงอย่างเดียว บ้างหรือไม่?”

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีระดับพฤติกรรมต่อประเด็นนี้อยู่ในระดับ “บ่อยครั้ง” มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 38.4 รองลงมาในอัตราที่ใกล้เคียงกันอยู่ในระดับ “นานๆครั้ง” คิดเป็นร้อยละ 34.4 และมีส่วนน้อยของกลุ่มตัวอย่าง มีระดับพฤติกรรมต่อประเด็นนี้อยู่ในระดับ “ไม่เคย” และในระดับ “ทุกครั้ง” ในอัตราที่ใกล้เคียงกัน คิดเป็นร้อยละ 14.5 และ 12.8 ตามลำดับ ทั้งนี้ กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด มีการเลือกคำตอบครบในทุกระดับพฤติกรรมกรามีส่วนร่วม โดยที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีแนวโน้มเลือกตอบ “บ่อยครั้ง” เยอะที่สุด และรองลงมาในระดับ “นานๆครั้ง” ในอัตราที่ใกล้เคียงกัน จึงทำให้มีค่าเฉลี่ยเข้าใกล้ที่ 1.49 และมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานอยู่ที่ 0.892

กล่าวโดยสรุปแล้ว ภาพรวมสำหรับประเด็นระดับพฤติกรรมกรามีส่วนร่วมในด้านการวางแผนร่วมกัน พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ไม่ค่อยมีส่วนร่วมกันเองภายในชุมชน ในการที่จะบริหารจัดการเกี่ยวกับการส่งเสริมพฤติกรรมกราสวมหมวกนิรภัย โดยส่วนใหญ่มีการพฤติกรรมกรามีส่วนร่วมนานๆครั้ง หรือไม่เคยร่วมเลย แต่อย่างไรก็ตาม กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีแนวโน้มที่จะช่วยส่งเสริมการมีส่วนร่วมกันเองภายในชุมชน ในการที่จะส่งเสริมพฤติกรรมกราสวมหมวกนิรภัย

ตารางที่ 11 การมีส่วนร่วมของกลุ่มตัวอย่าง ในด้านการปฏิบัติและควบคุม

การมีส่วนร่วมของ ประชาชนในท้องถิ่น ด้านการปฏิบัติและควบคุม	สถิติพรรณนา						
	ค่าของ ตัวแปร	จำนวน (คน)	ร้อยละ	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ค่า ต่ำสุด	ค่า สูงสุด
1.ท่านมีส่วนร่วมในการ ดำเนินกิจกรรมภายในชุมชน เพื่อเสนอแนวทางการ ปรับปรุงพัฒนาท้องถิ่น รวมไปถึงได้มีการติดตามผลการ ดำเนินงานของชุมชน บ้าง หรือไม่?	ไม่เคย	202	25.3	0.93	0.676	0	3
	นานๆครั้ง	458	57.3				
	บ่อยครั้ง	131	16.4				
	ทุกครั้ง	9	1.1				
	รวม	800					
2.ท่านมีความเชื่อมั่นในการ ทำงานของเจ้าหน้าที่รัฐ ใน การทำหน้าที่ตรวจตราการ สวมหมวกนิรภัย บ้าง หรือไม่?	ไม่เคย	135	16.9	1.25	0.817	0	3
	นานๆครั้ง	383	47.9				
	บ่อยครั้ง	226	28.2				
	ทุกครั้ง	56	7.0				
	รวม	800					
3.ท่านมีส่วนร่วมในการ แลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นกับ เจ้าหน้าที่ตำรวจ/ขนส่ง/อื่นๆ ในการส่งเสริมการสวมหมวก นิรภัยภายในชุมชน บ้าง หรือไม่?	ไม่เคย	257	32.1	0.90	0.755	0	3
	นานๆครั้ง	384	48.0				
	บ่อยครั้ง	143	17.9				
	ทุกครั้ง	16	2.0				
	รวม	800					

การมีส่วนร่วมของ ประชาชนในท้องถิ่น ด้านการปฏิบัติและควบคุม	สถิติพรรณนา						
	ค่าของ ตัวแปร	จำนวน (คน)	ร้อยละ	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน	ค่า ต่ำสุด	ค่า สูงสุด
4. ท่านคิดว่า การร่วมมือระหว่าง เจ้าหน้าที่รัฐและชุมชนอย่าง ใกล้ชิด จะสามารถช่วยสร้าง พฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัย อย่างยั่งยืน บ้างหรือไม่?	ไม่เลย	124	15.5	1.47	0.882	0	3
	นานๆครั้ง	265	33.1				
	บ่อยครั้ง	324	40.5				
	ทุกครั้ง	87	10.9				
	รวม	800					
5. ท่านคิดว่า การกำหนด บทลงโทษในระดับชุมชน จะ สามารถส่งเสริมการมีส่วนร่วม ภายในท้องถิ่นที่หวังผลได้ บ้าง หรือไม่?	ไม่เลย	136	17.0	1.51	0.920	0	3
	นานๆครั้ง	224	28.0				
	บ่อยครั้ง	338	42.3				
	ทุกครั้ง	102	12.8				
	รวม	800					

ในด้านข้อมูลเกี่ยวกับบริบทท้องถิ่นและทัศนคติการมีส่วนร่วมของประชาชน กลุ่มตัวอย่างมีระดับพฤติกรรมการมีส่วนร่วมในด้านการปฏิบัติและควบคุม (ตารางที่ 11) ในประเด็นต่างๆ ดังนี้

1. ประเด็นระดับพฤติกรรมการมีส่วนร่วมต่อข้อความ “ท่านมีส่วนร่วมในการดำเนินกิจกรรมภายในชุมชน เพื่อเสนอแนวทางการปรับปรุงพัฒนาท้องถิ่น รวมไปถึงได้มีการติดตามผลการดำเนินงานของชุมชน บ้างหรือไม่?”

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีระดับพฤติกรรมต่อประเด็นนี้อยู่ในระดับ “นานๆครั้ง” มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 57.3 รองลงมาอยู่ในระดับ “ไม่เลย” และในระดับ “บ่อยครั้ง” คิดเป็นร้อยละ 25.3 และ 16.4 ตามลำดับ และมีเพียงส่วนน้อยของกลุ่มตัวอย่างเท่านั้น ที่มีระดับพฤติกรรมต่อประเด็นนี้อยู่ในระดับ “ทุกครั้ง” คิดเป็นร้อยละ 1.1 ทั้งนี้ กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด มีการเลือกคำตอบครบในทุกระดับพฤติกรรม

มีส่วนร่วม โดยที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีแนวโน้มเลือกตอบ “นานๆครั้ง” เยอะที่สุด และรองลงมาในระดับ “ไม่เลย” จึงทำให้มีค่าเฉลี่ยเข้าใกล้ที่ 0.93 และมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานอยู่ที่ 0.703

2. ประเด็นระดับพฤติกรรมกรรมการมีส่วนร่วมต่อข้อความ “ท่านมีความเชื่อมั่นในการทำงานของเจ้าหน้าที่รัฐ ในการทำหน้าที่ตรวจตราการสวมหมวกนิรภัย บ้างหรือไม่?”

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีระดับพฤติกรรมต่อประเด็นนี้อยู่ในระดับ “นานๆครั้ง” มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 47.9 รองลงมาอยู่ในระดับ “บ่อยครั้ง” คิดเป็นร้อยละ 28.2 และมีเพียงส่วนน้อยของกลุ่มตัวอย่างเท่านั้น ที่มีระดับพฤติกรรมต่อประเด็นนี้อยู่ในระดับ “ไม่เลย” คิดเป็นร้อยละ 16.9 และในระดับ “ทุกครั้ง” คิดเป็นร้อยละ 7.0 ทั้งนี้ กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด มีการเลือกคำตอบครบในทุกระดับพฤติกรรมกรรมการมีส่วนร่วม โดยที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีแนวโน้มเลือกตอบ “นานๆครั้ง” เยอะที่สุด และรองลงมาในระดับ “บ่อยครั้ง” จึงทำให้มีค่าเฉลี่ยเข้าใกล้ที่ 1.25 และมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานอยู่ที่ 0.817

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย

3. ประเด็นระดับพฤติกรรมกรรมการมีส่วนร่วมต่อข้อความ “ท่านมีส่วนร่วมในการแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ/ขนส่ง/อื่นๆ ในการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยภายในชุมชน บ้างหรือไม่?”

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีระดับพฤติกรรมต่อประเด็นนี้อยู่ในระดับ “นานๆครั้ง” มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 48.0 รองลงมาอยู่ในระดับ “ไม่เลย” และในระดับ “บ่อยครั้ง” คิดเป็นร้อยละ 32.1 และ 17.9 ตามลำดับ และมีเพียงส่วนน้อยของกลุ่มตัวอย่างเท่านั้น ที่มีระดับพฤติกรรมต่อประเด็นนี้อยู่ในระดับ “ทุกครั้ง” คิดเป็นร้อยละ 2.0 ทั้งนี้ กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด มีการเลือกคำตอบครบในทุกระดับพฤติกรรม

มีส่วนร่วม โดยที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีแนวโน้มเลือกตอบ “นานๆครั้ง” เยอะที่สุด และรองลงมาในระดับ “ไม่เคย” จึงทำให้มีค่าเฉลี่ยเข้าใกล้ที่ 0.90 และมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานอยู่ที่ 0.755

4. ประเด็นระดับพฤติกรรมกรรมการมีส่วนร่วมต่อข้อความ “ท่านคิดว่า การร่วมมือระหว่างเจ้าหน้าที่รัฐและชุมชนอย่างใกล้ชิด จะสามารถช่วยสร้างพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยอย่างยั่งยืน บ้างหรือไม่?”

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีระดับพฤติกรรมต่อประเด็นนี้อยู่ในระดับ “บ่อยครั้ง” มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 40.5 รองลงมาในอัตราที่ใกล้เคียงกันอยู่ในระดับ “นานๆครั้ง” คิดเป็นร้อยละ 33.1 และมีส่วนน้อยของกลุ่มตัวอย่าง มีระดับพฤติกรรมต่อประเด็นนี้อยู่ในระดับ “ไม่เคย” และในระดับ “ทุกครั้ง” ในอัตราที่ใกล้เคียงกัน คิดเป็นร้อยละ 15.5 และ 10.9 ตามลำดับ ทั้งนี้ กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด มีการเลือกคำตอบครบในทุกระดับพฤติกรรมกรรมการมีส่วนร่วม โดยที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีแนวโน้มเลือกตอบ “บ่อยครั้ง” เยอะที่สุด และรองลงมาในระดับ “นานๆครั้ง” ในอัตราที่ใกล้เคียงกัน จึงทำให้มีค่าเฉลี่ยเข้าใกล้ที่ 1.47 และมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานอยู่ที่ 0.882

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

5. ประเด็นระดับพฤติกรรมกรรมการมีส่วนร่วมต่อข้อความ “ท่านคิดว่า การกำหนดบทลงโทษในระดับชุมชน เพื่อสนับสนุนการสร้างพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยภายในชุมชน จะสามารถส่งเสริมการมีส่วนร่วมภายในท้องถิ่นที่หวังผลได้ บ้างหรือไม่?”

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีระดับพฤติกรรมต่อประเด็นนี้อยู่ในระดับ “บ่อยครั้ง” มากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 42.3 รองลงมาอยู่ในระดับ “นานๆครั้ง” คิดเป็นร้อยละ 28.0 และมีส่วนน้อยของกลุ่มตัวอย่าง มีระดับพฤติกรรมต่อประเด็นนี้อยู่ในระดับ “ไม่

เลย” และในระดับ “ทุกครั้ง” ในอัตราที่ใกล้เคียงกัน คิดเป็นร้อยละ 17.0 และ 12.8 ตามลำดับ ทั้งนี้ กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด มีการเลือกคำตอบครบในทุกระดับพฤติกรรม การมีส่วนร่วม โดยที่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีแนวโน้มเลือกตอบ “บ่อยครั้ง” เยอะที่สุด และรองลงมาในระดับ “นานๆครั้ง” จึงทำให้มีค่าเฉลี่ยเข้าใกล้ที่ 1.51 และมีค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานอยู่ที่ 0.920

กล่าวโดยสรุปแล้ว ภาพรวมสำหรับประเด็นระดับพฤติกรรมการมีส่วนร่วม ในด้านการปฏิบัติและควบคุม พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ไม่ค่อยมีส่วนร่วมกันเองภายในชุมชน ในการที่จะดำเนินกิจกรรมเพื่อเสนอแนวทางการแก้ไขปัญหาต่างๆ เพื่อพัฒนาชุมชนของตนเอง รวมถึงไม่ค่อยมีการติดตามผลการดำเนินงานของชุมชนด้วยเช่นกัน นอกจากนี้ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ก็มีทั้งส่วนที่มีพฤติกรรมที่เชื่อมั่นการทำงานของเจ้าหน้าที่รัฐ และที่ไม่เชื่อมั่นในการทำงานของเจ้าหน้าที่รัฐ ในการตรวจตราการปฏิบัติตามกฎหมาย แต่มีแนวโน้มไปในทางไม่เชื่อมั่นมากกว่า จึงเป็นผลให้ ไม่เกิดการแลกเปลี่ยนความคิดและไม่เกิดความใกล้ชิด ในการร่วมมือกันระหว่างประชาชนกับเจ้าหน้าที่รัฐ ซึ่งส่วนใหญ่มีการพฤติกรรมการมีส่วนร่วมนานๆ ครั้ง หรือไม่เคยร่วมเลย แต่อย่างไรก็ตาม กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ก็มีแนวโน้มที่จะช่วยส่งเสริมให้เกิดการกำหนดบทลงโทษขึ้นในระดับชุมชน เพื่อสนับสนุนส่งเสริมการสร้างพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยให้เกิดขึ้นภายในชุมชน

CHULALONGKORN UNIVERSITY

4.3 สถิติอ้างอิง (Inferential statistics)

การวิจัยนี้ ต้องการศึกษาดังข้อเท็จจริงเกี่ยวกับพฤติกรรมและการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของประชาชน เพื่อต้องการทราบว่า ปัจจัยใดเป็นสาเหตุของการทำให้ประชาชนไม่เคารพกฎจราจร และปัจจัยใดมีอิทธิพลสามารถทำให้ประชาชนเคารพกฎหมายมากขึ้น รวมถึง ประชาชนในชุมชนเมืองและชุมชนนอกเขตเมือง มีปัจจัยมูลเหตุที่ส่งผลต่อทัศนคติการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 แตกต่างกันหรือไม่ จึงต้องอาศัยการหาความสัมพันธ์ของตัวแปรในเชิงปริมาณ ด้วยการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation) เพื่อดูทิศทางความสัมพันธ์ระหว่าง 2 ตัวแปร

รวมไปถึงการทดสอบสถิติ t-test เพื่อทดสอบความแตกต่างของกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งรายละเอียดจะแยกในแต่ละสถิติ ทั้งนี้ การนำเสนอผลการวิเคราะห์ มีความจำเป็นต้องใช้ภาษาอังกฤษและคำย่อประกอบการนำเสนอ เพื่อให้เกิดความกระชับและประหยัดพื้นที่ในการนำเสนอ จึงจะใช้คำภาษาอังกฤษและคำย่อ ตามตารางที่ 12 , 13 , 14 , 15 ดังนี้

ตารางที่ 12 คำย่อของตัวแปรด้านทัศนคติการสวมหมวกนิรภัย

ตัวแปร	คำย่อที่ใช้
1. หากขับขี่/โดยสาร รถจักรยานยนต์ด้วยความระมัดระวัง ก็ไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัย	Atti. Q1
2. การสวมหมวกนิรภัย ทำให้เกิดความมั่นใจในการขับขี่/โดยสาร รถจักรยานยนต์มากขึ้น	Atti. Q2
3. หมวกนิรภัยไม่สามารถบรรเทาการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน ในกรณีรถจักรยานยนต์เกิดอุบัติเหตุได้	Atti. Q3
4. หมวกนิรภัยทำให้ทัศนวิสัยในการขับขี่ลดลง	Atti. Q4
5. การซื้อหมวกนิรภัย เป็นภาระค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็น	Atti. Q5
6. ผู้ขับขี่/ผู้โดยสาร สามารถเจรจากับเจ้าหน้าที่ได้ เพื่อไม่ให้ถูกตัดเดือนหรือออกใบสั่ง เนื่องจากไม่สวมใส่หมวกนิรภัย	Atti. Q6
7. การบังคับตามกฎหมายให้สวมหมวกนิรภัย ทำให้ผู้ที่ใช้รถจักรยานยนต์ด้วยความระมัดระวังอยู่แล้วได้รับความลำบาก	Atti. Q7
8. แม้ถูกเจ้าหน้าที่ออกใบสั่งบ่อยครั้ง จากการไม่สวมหมวกนิรภัย ก็ไม่ส่งผลเสียใดๆ ต่อประวัติการขับขี่	Atti. Q8
9. บทลงโทษจากการไม่สวมหมวกนิรภัยไม่ได้ร้ายแรงมากนัก	Atti. Q9
10. เห็นผู้อื่นไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่ แล้วไม่ถูกเจ้าหน้าที่ออกใบสั่ง และเห็นว่าไม่เกิดอันตรายในการขับขี่ จึงตัดสินใจไม่สวมหมวกนิรภัยเช่นกัน	Atti. Q10

ตารางที่ 13 คำย่อของตัวแปรด้านพฤติกรรมด้านการรับรู้ข่าวสาร

ตัวแปร	คำย่อที่ใช้
1. ท่านได้ติดตามข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวกับกฎหมายจราจรจากภาครัฐบ้างหรือไม่?	Beh. Q1
2. ท่านรับทราบข้อมูลข่าวสารที่เป็นปัจจุบันเกี่ยวกับกฎหมายจราจรภายในชุมชนของท่าน อย่างถูกต้องและเข้าใจง่าย บ้างหรือไม่?	Beh. Q2
3. ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับกฎหมายจราจรที่ท่านได้รับทราบนั้น ท่านได้นำไปปฏิบัติตาม บ้างหรือไม่?	Beh. Q3
4. ชุมชนของท่านมีการสื่อสารและให้ความรู้ที่ส่งเสริมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร และทำให้เห็นถึงประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัย บ้างหรือไม่?	Beh. Q4
5. ท่านคิดว่า การรณรงค์สร้างความตระหนักในการสวมหมวกนิรภัยกันเองภายในชุมชน จะสามารถสร้างพฤติกรรมในการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับกฎหมายจราจร และการเคารพกฎหมายที่มากขึ้น บ้างหรือไม่?	Beh. Q5

ตารางที่ 14 คำย่อของตัวแปรด้านพฤติกรรมด้านการวางแผนร่วมกัน

ตัวแปร	คำย่อที่ใช้
1. ชุมชนของท่านมีเวที/ช่องทางเปิดรับการร้องเรียนปัญหาหรือให้ข้อมูลจากประชาชนเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการไม่สวมหมวกนิรภัย บ้างหรือไม่?	Beh. Q6
2. ชุมชนของท่านมี/เคยมีแนวคิดในการจัดตั้งกลุ่มอาสาสมัครท้องถิ่นเพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่รัฐ ในการส่งเสริมการเคารพกฎหมายจราจรทางบก บ้างหรือไม่?	Beh. Q7
3. ท่านเข้าร่วมการประชุมหารือของชุมชน เพื่อเสนอปัญหาและพิจารณาแนวทางแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากการไม่สวมหมวกนิรภัย บ้างหรือไม่?	Beh. Q8
4. ท่านแสดงความคิดเห็น สนับสนุนหรือคัดค้าน ต่อประเด็นปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากการไม่สวมหมวกนิรภัย ของชุมชนอย่างสร้างสรรค์ และมีเหตุผล บ้างหรือไม่?	Beh. Q9
5. ท่านคิดว่า การให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการกำหนดแนวทางส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยกันเองภายในชุมชน จะนำไปสู่ผลสัมฤทธิ์ที่น่าพึงพอใจ มากกว่าการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่รัฐเพียงอย่างเดียว บ้างหรือไม่?	Beh. Q10

ตารางที่ 15 คำย่อของตัวแปรด้านพฤติกรรมด้านการปฏิบัติและควบคุม

ตัวแปร	คำย่อที่ใช้
1. ท่านมีส่วนร่วมในการดำเนินกิจกรรมภายในชุมชน เพื่อเสนอแนวทางการปรับปรุงพัฒนาท้องถิ่น รวมไปถึงได้มีการติดตามผลการดำเนินงานของชุมชน บ้างหรือไม่?	Beh. Q11
2. ท่านมีความเชื่อมั่นในการทำงานของเจ้าหน้าที่รัฐ ในการทำหน้าที่ตรวจตราการสวมหมวกนิรภัย บ้างหรือไม่?	Beh. Q12
3. ท่านมีส่วนร่วมในการแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ/ขนส่งอื่นๆ ในการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยภายในชุมชน บ้างหรือไม่?	Beh. Q13
4. ท่านคิดว่า การร่วมมือระหว่างเจ้าหน้าที่รัฐและชุมชนอย่างใกล้ชิด จะสามารถช่วยสร้างพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างยั่งยืน บ้างหรือไม่?	Beh. Q14
5. ท่านคิดว่า การกำหนดบทลงโทษในระดับชุมชน เพื่อสนับสนุนการสร้างพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยภายในชุมชน จะสามารถส่งเสริมการมีส่วนร่วมภายในท้องถิ่นที่หวังผลได้ บ้างหรือไม่?	Beh. Q15

CHULALONGKORN UNIVERSITY

4.3.1 การวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation)

ในงานวิจัยนี้ จะใช้การวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ ทั้งหมด 3 คู่ เพื่อดูว่าความสัมพันธ์ของพฤติกรรมการรับรู้ข่าวสาร พฤติกรรมการวางแผนร่วมกัน และพฤติกรรมการมีส่วนร่วมของประชาชนนั้น ส่งผลอย่างไรต่อทัศนคติการสวมหมวกนิรภัย อันได้แก่ ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้านทัศนคติการสวมหมวกนิรภัยและพฤติกรรมด้านการรับรู้ข่าวสาร ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้านทัศนคติการสวมหมวกนิรภัยและพฤติกรรมด้านการวางแผนร่วมกัน และความสัมพันธ์

ระหว่างตัวแปรด้านทัศนคติการสวมหมวกนิรภัยและพฤติกรรมด้านการมีส่วนร่วมของประชาชน
ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

ตารางที่ 16 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์: ทัศนคติการสวมหมวกนิรภัยและการรับรู้ข่าวสาร

ตัวแปร	Atti. Q1	Atti. Q2	Atti. Q3	Atti. Q4	Atti. Q5	Atti. Q6	Atti. Q7	Atti. Q8	Atti. Q9	Atti. Q10
Beh. Q1	-	-	-	-	-	-0.114** (0.001)	-0.072* (0.041)	-	-	-0.160** (0.000)
Beh. Q3	-0.116** (0.001)	0.206** (0.000)	-	-0.080* (0.024)	-0.132** (0.000)	-0.081* (0.022)	-0.145** (0.000)	-	-0.131** (0.000)	-0.140** (0.000)
Beh. Q5	-0.115** (0.001)	-0.149** (0.000)	-	-	-	-0.108** (0.002)	-0.116** (0.001)	-0.084* (0.017)	0.183** (0.000)	-0.084* (0.018)

หมายเหตุ : ตัวเลขในวงเล็บคือค่า P-Value, * P < 0.05, ** P < 0.01

จากการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้านทัศนคติการสวมหมวกนิรภัยและพฤติกรรมด้านการรับรู้ข่าวสาร เมื่อคำนวณหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ออกมาแล้ว พบว่า ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรมีค่าตั้งแต่ -0.160 ถึง 0.206 และมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และ 0.05 โดยคู่ที่มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์กันโดยตรง ทั้งหมด 2 คู่ มากที่สุด คือ ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q3 กับ Atti Q2 มีค่าเท่ากับ 0.206** และรองลงมาคือ ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q5 กับ Atti Q9 มีค่าเท่ากับ 0.183** ตามลำดับ เมื่อพิจารณาแล้ว แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างดังกล่าว ที่มีการนำข้อมูลข่าวสารที่ทราบไปใช้ปฏิบัติตาม อยู่เป็นนิจนั้น มีทัศนคติที่เห็นว่า การสวมใส่หมวกนิรภัย ทำให้เกิดความรู้สึกมั่นใจในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และกลุ่มตัวอย่างที่เห็นว่า การรณรงค์ทำให้เกิดพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัยขึ้นในชุมชนของตนนั้น จะสามารถทำให้ผู้คนเกิดความเคารพต่อกฎหมายมากขึ้น มีทัศนคติที่เห็นว่า บทลงโทษจากการไม่สวมหมวกนิรภัยไม่มีความรุนแรงพอที่จะทำให้ผู้ละเมิดเกิดความเกรงกลัวต่อการละเมิดกฎ

นอกจากนี้ ในส่วนของคู่ที่มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์กันในทางตรงกันข้าม มีทั้งหมด 16 คู่ แยกพิจารณาตามพฤติกรรม ในส่วนของ Beh Q1 ได้แก่ ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัว

แปร Beh Q1 กับ Atti Q7 มีค่าเท่ากับ -0.072^* ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q1 กับ Atti Q6 มีค่าเท่ากับ -0.114^{**} และค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q1 กับ Atti Q10 มีค่าเท่ากับ -0.160^{**} เมื่อพิจารณาแล้ว แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างดังกล่าว ที่มีพฤติกรรมติดตามและรับรู้ข่าวสารจากภาครัฐอยู่เป็นนิจ จะมีทัศนคติที่ยอมรับความผิดเมื่อตนเองทำผิดกฎจราจร และไม่มี การเจรจากับเจ้าหน้าที่เพื่อขอยกเว้นความผิด อีกทั้งยังเห็นว่า การที่กฎหมายบังคับให้สวมหมวกนิรภัย ไม่ได้ทำให้เกิดความลำบากในการขับขี่แต่อย่างใด และต้องสวมใส่หมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่ แม้จะเห็นผู้อื่นที่ไม่สวมใส่หมวกนิรภัยแล้ว ไม่ได้รับอันตรายจากการขับขี่ และไม่ถูกเจ้าหน้าที่ ดักเตือนหรือออกใบสั่งก็ตาม

ในส่วนของ Beh Q3 ได้แก่ ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q3 กับ Atti Q1 มีค่าเท่ากับ -0.116^{**} ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q3 กับ Atti Q4 มีค่าเท่ากับ -0.080^* ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q3 กับ Atti Q5 มีค่าเท่ากับ -0.132^{**} ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q3 กับ Atti Q6 มีค่าเท่ากับ -0.081^{**} ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q3 กับ Atti Q7 มีค่าเท่ากับ -0.145^{**} ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q3 กับ Atti Q9 มีค่าเท่ากับ -0.131^{**} และค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q3 กับ Atti Q10 มีค่าเท่ากับ -0.140^{**} เมื่อพิจารณาแล้ว แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างดังกล่าว ที่มีการนำข้อมูลข่าวสารที่ทราบไปใช้ปฏิบัติตามอยู่เป็นนิจนั้น มีทัศนคติที่เห็นว่าแม้จะขับขี่รถด้วยความระมัดระวังอยู่แล้ว หรือเห็นผู้อื่นไม่สวมใส่หมวกนิรภัยแล้ว ไม่ได้รับอันตรายจากการขับขี่ และไม่ถูกเจ้าหน้าที่ดักเตือนหรือออกใบสั่ง ก็จำเป็นต้องสวมใส่หมวกนิรภัยอยู่ดี เนื่องจากมองว่า หมวกนิรภัยไม่ได้ทำให้เกิดความลำบากหรือมีทัศนวิสัยในขับขี่ที่ลดลง และไม่ได้เป็นภาระต่อค่าใช้จ่ายใดๆ อีกทั้งเห็นว่าบทลงโทษจากการไม่สวมหมวกนิรภัยนั้นมีความรุนแรง

ในส่วนของ Beh Q5 ได้แก่ ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q5 กับ Atti Q1 มีค่าเท่ากับ -0.115^{**} ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q5 กับ Atti Q2 มีค่าเท่ากับ -0.149^{**} ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q5 กับ Atti Q6 มีค่าเท่ากับ -0.108^{**} ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q5 กับ Atti Q7 มีค่าเท่ากับ -0.116^{**} ค่าสัมประสิทธิ์

สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q5 กับ Atti Q8 มีค่าเท่ากับ -0.084^* และค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q5 กับ Atti Q10 มีค่าเท่ากับ -0.084^* เมื่อพิจารณาแล้ว แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างดังกล่าว ที่เห็นว่า การรณรงค์สร้างความตระหนักในการสวมหมวกนิรภัยกันเองภายในชุมชนนั้น จะสามารถสร้างพฤติกรรมในการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับกฎหมายจราจร และการเคารพกฎหมายที่มากขึ้นได้ มีทัศนคติว่า แม้จะขับขีรถด้วยความระมัดระวังอยู่แล้ว หรือเห็นผู้อื่นไม่สวมใส่หมวกนิรภัย แล้วไม่ได้รับอันตรายจากการขับขี และไม่ถูกเจ้าหน้าที่ตักเตือนหรือออกใบสั่ง ก็จำเป็นต้องสวมใส่หมวกนิรภัยอยู่ดี เนื่องจากทำให้เกิดความมั่นใจในการขับขี และไม่ได้เป็นภาระใดๆต่อค่าใช้จ่าย อีกทั้ง ยังกลัวว่า หากทำผิดกฎหมายและถูกเจ้าหน้าที่ออกใบสั่ง จะทำให้ส่งผลเสียต่อประวัติการขับขีของตนเอง

กล่าวโดยสรุป ความสัมพันธ์ของตัวแปรในด้านทัศนคติการสวมหมวกนิรภัยกับพฤติกรรมด้านการรับรู้ข่าวสารนั้น มีความเป็นเหตุเป็นผลกัน กล่าวคือ กลุ่มตัวอย่างดังกล่าวที่มีการติดตามข้อมูลข่าวสารจากภาครัฐอยู่เป็นประจำ และมีการนำไปใช้ในชีวิตรประจำวันอยู่เสมอ จะมีทัศนคติที่ให้ความเคารพกฎหมายและเกรงกลัวต่อบทลงโทษ รวมถึงหากทำผิดกฎก็พร้อมที่จะยอมรับความผิดของตนเองเสมอ

ตารางที่ 17 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์: ทัศนคติการสวมหมวกนิรภัย และการวางแผนร่วมกัน

ตัวแปร	Atti Q1	Atti Q2	Atti Q3	Atti Q4	Atti Q5	Atti Q6	Atti Q7	Atti Q8	Atti Q9	Atti Q10
Beh Q6	0.110** (0.002)	-0.132** (0.000)	-	-	-	-	-	-	-0.104** (0.003)	-
Beh Q7	-	-	0.086* (0.015)	0.142** (0.000)	0.099** (0.005)	0.210** (0.000)	0.121** (0.001)	-	-0.079* (0.026)	0.082* (0.021)
Beh Q8	-	-	0.167** (0.000)	0.152** (0.000)	0.216** (0.000)	0.096** (0.007)	0.129** (0.000)	-	-0.079* (0.026)	0.141** (0.000)
Beh Q9	0.101** (0.004)	-	0.133** (0.000)	0.101** (0.004)	0.156** (0.000)	-	0.070* (0.047)	-	-	0.081* (0.022)
Beh Q10	-	0.156** (0.000)	-	-0.142** (0.000)	-	-0.091** (0.010)	-0.091** (0.010)	-0.151** (0.000)	0.193** (0.000)	-0.087** (0.013)

หมายเหตุ : ตัวเลขในวงเล็บคือค่า P – Value, * P < 0.05, ** P < 0.01

จากการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้านทัศนคติการสวมหมวกนิรภัยและพฤติกรรมด้านการวางแผนร่วมกัน เมื่อคำนวณค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ออกมาแล้ว พบว่า ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรมีค่าตั้งแต่ -0.151 ถึง 0.216 และมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และ 0.05 โดยคู่ที่มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์กันโดยตรง ทั้งหมด 21 คู่ และคู่ที่มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์กันในทางตรงกันข้าม ทั้งหมด 9 คู่ โดยพิจารณาแยกตามพฤติกรรมแต่ละข้อ ดังนี้

ในส่วนของ Beh Q6 ทั้งหมด 3 คู่ ได้แก่ ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q6 กับ Atti Q1 มีค่าเท่ากับ 0.110** ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q6 กับ Atti Q2 มีค่าเท่ากับ -0.132** และค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q6 กับ Atti Q9 มีค่าเท่ากับ -0.104** เมื่อพิจารณาแล้ว แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างดังกล่าว ที่ชุมชนของตนเองมีการเปิดรับป้ายรณรงค์เรียนหรือมีการให้ข้อมูลจากประชาชนเกี่ยวกับอุบัติเหตุ นั้น มีทัศนคติที่เห็นว่า หากขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความระมัดระวังอยู่แล้ว ก็ไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัย เนื่องจากไม่ทำให้เกิดความรู้สึกมั่นใจในการขับขี่ แต่ทั้งนี้ ก็มองว่าบทลงโทษจากการละเมิดกฎหมายก็มีความรุนแรงอยู่เช่นกัน

ในส่วนของ Beh Q7 ทั้งหมด 7 คู่ ได้แก่ ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q7 กับ Atti Q3 มีค่าเท่ากับ 0.086* ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q7 กับ Atti Q4 มีค่าเท่ากับ 0.142** ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q7 กับ Atti Q5 มีค่าเท่ากับ 0.099** ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q7 กับ Atti Q6 มีค่าเท่ากับ 0.210** ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q7 กับ Atti Q7 มีค่าเท่ากับ 0.121** ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q7 กับ Atti Q9 มีค่าเท่ากับ -0.079* และค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q7 กับ Atti Q10 มีค่าเท่ากับ 0.082* เมื่อพิจารณาแล้ว แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างดังกล่าว ที่ชุมชนของตนเองมีการจัดตั้งกลุ่มอาสาสมัครท้องถิ่น เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่รัฐ ในการส่งเสริมการเคารพกฎหมายจราจรทางบก มีทัศนคติที่เห็นว่า เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น หมวกนิรภัยก็ไม่สามารถรักษาชีวิตได้ อีกทั้ง หมวกนิรภัยก็มีราคาที่สูงกระทบต่อภาระค่าใช้จ่าย และยังทำให้เกิด

ความลำบากและทัศนวิสัยในการจับจี๊ดลงอีกด้วย ยิ่งไปกว่านั้น ยังมองว่า ถ้าเห็นผู้อื่นไม่ใส่หมวกนิรภัย ตนเองก็จะไม่ใส่ตามเช่นกัน เนื่องจากเห็นว่าก็ไม่ได้รับอันตรายใดๆ และตนเองก็สามารถเจรจาต่อรองลดความผิดกับเจ้าหน้าที่ได้ หากตนเองทำผิดกฎจราจรและถูกเจ้าหน้าที่ออกใบสั่ง

ในส่วนของ Beh Q8 ทั้งหมด 7 คู่ ได้แก่ ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q8 กับ Atti Q3 มีค่าเท่ากับ 0.167** ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q8 กับ Atti Q4 มีค่าเท่ากับ 0.152** ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q8 กับ Atti Q5 มีค่าเท่ากับ 0.216** ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q8 กับ Atti Q6 มีค่าเท่ากับ 0.096** ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q8 กับ Atti Q7 มีค่าเท่ากับ 0.129** ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q8 กับ Atti Q9 มีค่าเท่ากับ -0.079* และค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q8 กับ Atti Q10 มีค่าเท่ากับ 0.141** เมื่อพิจารณาแล้ว แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างดังกล่าว ที่มีการเข้าร่วมการประชุมหารือของชุมชน เพื่อเสนอปัญหาและพิจารณาแนวทางแก้ไข ปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากการไม่สวมหมวกนิรภัย มีทัศนคติที่เห็นว่า เมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น หมวกนิรภัยก็ไม่สามารถรักษาชีวิตได้ อีกทั้ง หมวกนิรภัยก็มีราคาที่สูงกระทบต่อภาระค่าใช้จ่าย และยังทำให้เกิดความลำบากและทัศนวิสัยในการจับจี๊ดลงอีกด้วย ยิ่งไปกว่านั้น ยังมองว่า ถ้าเห็นผู้อื่นไม่ใส่หมวกนิรภัย ตนเองก็จะไม่ใส่ตามเช่นกัน เนื่องจากเห็นว่าก็ไม่ได้รับอันตรายใดๆ และตนเองสามารถเจรจาต่อรองลดความผิดกับเจ้าหน้าที่ได้ หากตนเองทำผิดกฎจราจรและถูกเจ้าหน้าที่ออกใบสั่ง

CHULALONGKORN UNIVERSITY

ในส่วนของ Beh Q9 ทั้งหมด 6 คู่ ได้แก่ ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q9 กับ Atti Q1 มีค่าเท่ากับ 0.101** ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q9 กับ Atti Q3 มีค่าเท่ากับ 0.133** ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q9 กับ Atti Q4 มีค่าเท่ากับ 0.101** ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q9 กับ Atti Q5 มีค่าเท่ากับ 0.156** ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q9 กับ Atti Q7 มีค่าเท่ากับ 0.070* และค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q9 กับ Atti Q10 มีค่าเท่ากับ 0.081* เมื่อพิจารณาแล้ว แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างดังกล่าว ที่มีการแสดงความคิดเห็น สนับสนุนหรือคัดค้าน ต่อประเด็นปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากการไม่สวมหมวกนิรภัย ของชุมชนอย่างสร้างสรรค์ และมีเหตุผล มีทัศนคติที่เห็นว่า หากจับจี๊ด

รถจักรยานยนต์ด้วยความระมัดระวังอยู่แล้ว ก็ไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัย และคิดว่าเมื่อเกิดอุบัติเหตุขึ้น หมวกนิรภัยก็ไม่สามารถรักษาชีวิตได้ อีกทั้ง มองว่าหมวกนิรภัยมีราคาที่สูงกระทบต่อภาระค่าใช้จ่าย และยังทำให้เกิดความลำบากและทัศนวิสัยในการขับขี่ลดลงอีกด้วย นอกจากนี้ ถ้าเห็นผู้อื่นไม่ใส่หมวกนิรภัย ตนเองก็จะไม่ใส่ตามเช่นกัน เนื่องจากเห็นว่าก็ไม่ได้รับอันตรายใดๆ และเจ้าหน้าที่ก็ไม่ได้ออกไปสั่ง

ในส่วนของ Beh Q10 ทั้งหมด 7 คู่ ได้แก่ ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q10 กับ Atti Q2 มีค่าเท่ากับ 0.156** ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q10 กับ Atti Q4 มีค่าเท่ากับ -0.142** ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q10 กับ Atti Q6 มีค่าเท่ากับ -0.091** ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q10 กับ Atti Q7 มีค่าเท่ากับ -0.091** ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q10 กับ Atti Q8 มีค่าเท่ากับ -0.151** ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q10 กับ Atti Q9 มีค่าเท่ากับ 0.193** และค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q10 กับ Atti Q10 มีค่าเท่ากับ -0.087** เมื่อพิจารณาแล้ว แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างดังกล่าว ที่เห็นด้วยว่า การให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการกำหนดแนวทางส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยกันเองภายในชุมชน จะนำไปสู่ผลสัมฤทธิ์ที่น่าพึงพอใจ มากกว่าการบังคับใช้กฎหมายของ เจ้าหน้าที่รัฐเพียงอย่างเดียว มีทัศนคติที่เห็นว่า หมวกนิรภัยทำให้รู้สึกมั่นใจในการขับขี่มากขึ้น และไม่ได้ทำให้เกิดความลำบากหรือทัศนวิสัยในการขับขี่ลดลงแต่อย่างใด อีกทั้ง ถ้าหากละเมิดกฎจราจรแล้วถูกเจ้าหน้าที่ออกไปสั่ง ก็จะยอมรับความผิดจากละเมิดของตนเอง ไม่ไปเจรจากับเจ้าหน้าที่เพื่อขอลดความผิดลง นอกจากนี้ ยังมองว่าบทลงโทษจากการละเมิดกฎหมายจราจรนั้นมีความรุนแรงมาก และสามารถส่งผลเสียต่อประวัติการขับขี่ของตนเองได้

กล่าวโดยสรุป ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้านทัศนคติการสวมหมวกนิรภัย และพฤติกรรมด้านการวางแผนร่วมกัน ส่วนใหญ่เป็นไปในทิศทางตรงกันข้าม และเพียงส่วนน้อยที่เป็นไปในทิศทางเดียวกัน กล่าวคือ กลุ่มตัวอย่างดังกล่าว แม้จะมีการวางแผนร่วมกันเป็นอย่างดีกับทุกคนในชุมชนตนเองหรือแม้กระทั่งเจ้าหน้าที่ และมีการเสนอแนวทางที่สร้างสรรค์ภายในชุมชน เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ แต่กลับมีทัศนคติที่ไม่เคารพกฎหมายเท่าที่ควร ยิ่งถ้าได้ทำงานร่วมมือกับ

เจ้าหน้าที่ ก็จะยิ่งละเมิดกฎเสียเอง เนื่องจาก เห็นว่าใกล้ชิดกับเจ้าหน้าที่ สามารถเจรจาต่อรองได้ แต่อย่างไรก็ตาม กลุ่มตัวอย่างดังกล่าว ก็มีทัศนคติที่ดี ที่จะส่งเสริมในเรื่องที่จะให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการกำหนดแนวทางการเคารพกฎหมายจราจรกันเองในชุมชน เนื่องจาก สามารถทำให้ผู้คนในชุมชนมีความเคารพกฎหมายมากขึ้นได้

ตารางที่ 18 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์: ทัศนคติการสวมหมวกนิรภัย และการปฏิบัติควบคุม

ตัวแปร	Atti Q1	Atti Q2	Atti Q3	Atti Q4	Atti Q5	Atti Q6	Atti Q7	Atti Q8	Atti Q9	Atti Q10
Beh Q11	0.154** (0.000)	0.102** (0.004)	0.075* (0.033)	0.080* (0.023)	0.196** (0.000)	-	0.110** (0.002)	-	0.103** (0.004)	-
Beh Q12	-	0.159** (0.000)	0.077* (0.029)	-	-	-	-	-	0.085* (0.017)	-
Beh Q13	-	-	-	-	0.102** (0.004)	-	0.132** (0.000)	-	-	0.070* (0.047)
Beh Q14	-0.107** (0.003)	0.215** (0.000)	-	-0.110** (0.002)	-0.105** (0.003)	-0.128** (0.000)	-0.169** (0.000)	-0.201** (0.000)	0.173** (0.000)	-0.090* (0.011)
Beh Q15	-0.129** (0.000)	0.164** (0.000)	-0.079* (0.026)	-0.159** (0.000)	-0.098** (0.005)	-0.143** (0.000)	-0.156** (0.000)	-0.173** (0.000)	0.195** (0.000)	-0.096** (0.007)

หมายเหตุ : ตัวเลขในวงเล็บคือค่า P – Value, * P < 0.05, ** P < 0.01

จากการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้านทัศนคติการสวมหมวกนิรภัยและพฤติกรรมด้านการปฏิบัติและควบคุม เมื่อคำนวณหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ออกมาแล้ว พบว่า ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรมีค่าตั้งแต่ -0.201 ถึง 0.215 และมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 และ 0.05 โดยคู่ที่มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์กัน โดยตรง ทั้งหมด 17 คู่ และคู่ที่มีค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์กันในทางตรงกันข้าม ทั้งหมด 15 คู่ โดยพิจารณาแยกตามพฤติกรรมแต่ละข้อ ดังนี้

ในส่วนของ Beh Q11 ทั้งหมด 7 คู่ ได้แก่ ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q11 กับ Atti Q1 มีค่าเท่ากับ 0.154** ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q11 กับ Atti Q2 มีค่าเท่ากับ 0.102** ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q11 กับ Atti Q3 มีค่าเท่ากับ

0.075* ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q11 กับ Atti Q4 มีค่าเท่ากับ 0.080* ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q11 กับ Atti Q5 มีค่าเท่ากับ 0.196** ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q11 กับ Atti Q7 มีค่าเท่ากับ 0.110** และค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q11 กับ Atti Q9 มีค่าเท่ากับ 0.103** เมื่อพิจารณาแล้ว แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างดังกล่าว ที่มีส่วนร่วมในการดำเนินกิจกรรมภายในชุมชน เพื่อเสนอแนวทางการปรับปรุงพัฒนาท้องถิ่น รวมไปถึงได้มีการติดตามผลการดำเนินงานของชุมชน มีทัศนคติว่า ถ้าจับขี่รถด้วยความระมัดระวังอยู่แล้ว ก็ไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัย เนื่องจากมองว่า การใส่หมวกทำให้เกิดความลำบากในการขับขี่และมีทัศนวิสัยในการขับขี่ลดลง และคิดว่าบตลงโทษจากการละเมิดกฎหมายนั้นไม่ร้ายแรงพอที่จะทำให้เกิดความเกรงกลัวอีกด้วย นอกจากนี้ หมวกนิรภัยนั้นไม่สามารถบรรเทาการสูญเสียชีวิตได้ และเป็นภาระต่อค่าใช้จ่ายด้วย แต่อย่างไรก็ตาม กลุ่มตัวอย่างดังกล่าว ก็มีทัศนคติที่ดีว่า การสวมใส่หมวกนิรภัย ก็สามารถทำให้เกิดความมั่นใจในการขับขี่ได้

ในส่วนของ Beh Q12 ทั้งหมด 3 กลุ่ม ได้แก่ ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q12 กับ Atti Q2 มีค่าเท่ากับ 0.159** ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q12 กับ Atti Q3 มีค่าเท่ากับ 0.077* และค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q12 กับ Atti Q9 มีค่าเท่ากับ 0.085* เมื่อพิจารณาแล้ว แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างดังกล่าว ที่มีความเชื่อมั่นในการทำงานของเจ้าหน้าที่รัฐ ในการทำหน้าที่ตรวจตราการสวมหมวกนิรภัย มีทัศนคติว่า การสวมใส่หมวกนิรภัยนั้น สามารถทำให้เกิดความมั่นใจในการขับขี่ได้ แต่ถ้าหากเกิดอุบัติเหตุขึ้น การสวมใส่หมวกนิรภัยก็ไม่สามารถบรรเทาการสูญเสียชีวิตได้อยู่ดี อีกทั้งยังมองว่า บตลงโทษจากการไม่สวมหมวกนิรภัย ก็ไม่ได้มีความร้ายแรงอะไรมากนัก

ในส่วนของ Beh Q13 ทั้งหมด 3 กลุ่ม ได้แก่ ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q13 กับ Atti Q5 มีค่าเท่ากับ 0.102** ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q13 กับ Atti Q7 มีค่าเท่ากับ 0.132** และค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q13 กับ Atti Q10 มีค่าเท่ากับ 0.070* เมื่อพิจารณาแล้ว แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างดังกล่าว มีส่วนร่วมในการแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ และเจ้าหน้าที่ขนส่ง ในการร่วมมือเพื่อส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย

ภายในชุมชน มีทัศนคติว่า การสวมหมวกนิรภัยทำให้เกิดความลำบากในการขับขี่ และมองว่าการซื้อหมวกนิรภัยนั้น เป็นค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็นด้วย ยิ่งไปกว่านั้น การเห็นผู้อื่นไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่ แล้วไม่เกิดอันตรายขึ้น และไม่ถูกเจ้าหน้าที่ออกใบสั่ง ก็จะตัดสินใจไม่สวมหมวกเช่นเดียวกัน

ในส่วนของ Beh Q14 ทั้งหมด 9 คู่ ได้แก่ ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q14 กับ Atti Q1 มีค่าเท่ากับ -0.107^{**} ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q14 กับ Atti Q2 มีค่าเท่ากับ 0.215^{**} ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q14 กับ Atti Q4 มีค่าเท่ากับ -0.110^{**} ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q14 กับ Atti Q5 มีค่าเท่ากับ -0.105^{**} ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q14 กับ Atti Q6 มีค่าเท่ากับ -0.128^{**} ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q14 กับ Atti Q7 มีค่าเท่ากับ -0.169^{**} ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q14 กับ Atti Q8 มีค่าเท่ากับ -0.201^{**} ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q14 กับ Atti Q9 มีค่าเท่ากับ 0.173^{**} และค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q14 กับ Atti Q10 มีค่าเท่ากับ -0.090^{*} เมื่อพิจารณาแล้ว แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างดังกล่าว ที่มีการร่วมมือกันระหว่างเจ้าหน้าที่รัฐและชุมชนอย่างใกล้ชิด จะสามารถช่วยสร้างพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างยั่งยืนได้ มีทัศนคติว่า ถ้าต้องขับขี่รถก็ต้องสวมหมวกเป็นประจำทุกครั้ง เนื่องจาก การซื้อหมวกนิรภัยทำให้เกิดความรู้สึกมั่นใจในการขับขี่และไม่ได้ทำให้ทัศนวิสัยในการขับขี่แย่งลงแต่อย่างใด แม้จะเห็นผู้อื่นไม่สวมใส่หมวกนิรภัย แล้วไม่ถูกเจ้าหน้าที่ออกใบสั่งหรือไม่เกิดอันตรายใดๆก็ตาม อีกทั้ง หากรู้ว่าตนเองละเมิดกฎจราจรแล้วถูกเจ้าหน้าที่ออกใบสั่ง ก็จะพยายามไม่ทำให้ตนเองต้องเสียประวัติ ด้วยการยอมรับความผิดของตนเอง ไม่พยายามที่จะหาทางพุดคุยเจรจากับเจ้าหน้าที่เพื่อขอเว้นความผิดแต่อย่างใด นอกจากนี้ กลุ่มตัวอย่างดังกล่าว ก็มองว่า บทลงโทษจากการไม่สวมหมวกนิรภัยนั้น ไม่มีความรุนแรงพอที่จะทำให้ผู้ละเมิดกฎหมายเกรงกลัว

ในส่วนของ Beh Q15 ทั้งหมด 10 คู่ ได้แก่ ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q15 กับ Atti Q1 มีค่าเท่ากับ -0.129^{**} ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q15 กับ Atti Q2 มีค่าเท่ากับ -0.164^{**} ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q15 กับ Atti Q3 มีค่าเท่ากับ -0.079^{*} ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q15 กับ Atti Q4 มีค่าเท่ากับ -0.159^{**} ค่า

สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q15 กับ Atti Q5 มีค่าเท่ากับ -0.098^{**} ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q15 กับ Atti Q6 มีค่าเท่ากับ -0.143^{**} ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q15 กับ Atti Q7 มีค่าเท่ากับ -0.156^{**} ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q15 กับ Atti Q8 มีค่าเท่ากับ -0.173^{**} ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q15 กับ Atti Q9 มีค่าเท่ากับ -0.195^{**} และค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร Beh Q15 กับ Atti Q10 มีค่าเท่ากับ -0.096^{**} เมื่อพิจารณาแล้ว แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างดังกล่าว ที่เห็นด้วยว่าการกำหนดบทลงโทษในระดับชุมชน เพื่อสนับสนุนการสร้างพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยภายในชุมชน จะสามารถส่งเสริมการมีส่วนร่วมภายในท้องถิ่นที่หวังผลได้ มีทัศนคติว่า ถ้าต้องจับจี้รถก็จะต้องสวมหมวกเป็นประจำทุกครั้งที่นั่งรถ เพราะ การซื้อหมวกนิรภัยทำให้เกิดความรู้สึกมั่นใจในการจับจี้และไม่ได้ทำให้ทัศนวิสัยในการขับขี่แยกลง แต่ยังช่วยให้บรรเทาการสูญเสียชีวิตในการเกิดอุบัติเหตุได้ด้วย แม้จะเห็นผู้อื่นไม่สวมใส่หมวกนิรภัย แล้วไม่ถูกเจ้าหน้าที่ออกใบสั่งหรือไม่เกิดอันตรายใดๆก็ตาม อีกทั้ง หากรู้ว่าตนเองละเมิดกฎจราจรแล้วถูกเจ้าหน้าที่ออกใบสั่ง ก็จะพยายามไม่ทำให้ตนเองต้องเสียประวัติ ด้วยการยอมรับความผิดของตนเอง ไม่พยายามที่จะหาทางพุดคุยเจรจากับเจ้าหน้าที่เพื่อขอความเห็นความผิดแต่อย่างใด นอกจากนี้ กลุ่มตัวอย่างดังกล่าว ก็มองว่าบทลงโทษจากการไม่สวมหมวกนิรภัยนั้น ไม่มีความรุนแรงพอที่จะทำให้ผู้ละเมิดกฎหมายเกรงกลัว

กล่าวโดยสรุป ความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรด้านทัศนคติการสวมหมวกนิรภัย และพฤติกรรมด้านการปฏิบัติและควบคุม มีลักษณะเป็นไปในทิศทางตรงกันข้าม และเป็นไปในทิศทางเดียวกัน กล่าวคือ กลุ่มตัวอย่างดังกล่าว แม้จะมีส่วนร่วมกันเป็นอย่างดีกับประชาชนในท้องถิ่นและเจ้าหน้าที่รัฐ แต่กลับมีทัศนคติที่ไม่เคารพกฎหมายเท่าที่ควร สังเกตจากผลได้ว่า หากได้ทำงานร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ ก็จะยังละเมิดกฎเสียเอง เนื่องจาก เห็นว่าตนเองมีความใกล้ชิดกับเจ้าหน้าที่ และสามารถเจรจาต่อรองได้ แต่อย่างไรก็ตาม กลุ่มตัวอย่างดังกล่าว ก็มีทัศนคติที่จะส่งเสริมในเรื่องการกำหนดบทลงโทษในระดับชุมชน เพื่อสนับสนุนการสร้างพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยให้เกิดขึ้นภายในชุมชน เนื่องจากเห็นว่า จะสามารถส่งเสริมการมีส่วนร่วมภายในท้องถิ่นที่หวังผลได้ ซึ่งเป็นทัศนคติที่เคารพกฎหมายเป็นอย่างดี

4.3.2 การทดสอบสถิติ T-Test

นอกจากการทดสอบสถิติเพื่อดูทิศทางความสัมพันธ์ของกลุ่มตัวอย่างกับทัศนคติและพฤติกรรมไปแล้ว สิ่งสำคัญอีกประการ ก็คือ การทดสอบความแตกต่างในด้านทัศนคติ และพฤติกรรมของกลุ่มตัวอย่าง ที่อยู่ในเขตเมือง และเขตนอกเมือง ว่ามีความเห็นที่แตกต่างกันหรือไม่ ซึ่งจะทดสอบ โดยการใช้สถิติ T-Test ในรูปแบบ independent-samples test และตัวแปรที่นำมาใช้ทดสอบคือ ภูมิลำเนาถิ่นที่อยู่อาศัยปัจจุบันของกลุ่มตัวอย่าง เพื่อนำมาทดสอบกับตัวแปรด้านทัศนคติการสวมหมวกนิรภัย พฤติกรรมด้านการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร พฤติกรรมด้านการวางแผนร่วมกัน และพฤติกรรมด้านการปฏิบัติและควบคุม ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

ตารางที่ 19 ทัศนคติการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามภูมิลำเนา

ภูมิลำเนา	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	t	Sig.
Atti Q1					
กทม.	400	1.38	1.314	7.173*	.000
ชลบุรี	400	0.82	0.857		
Atti Q2					
กทม.	400	2.44	1.388	-9.400*	.000
ชลบุรี	400	3.23	0.929		
Atti Q3					
กทม.	400	1.50	1.236	0.949	.343
ชลบุรี	400	1.42	1.146		
Atti Q4					
กทม.	400	1.53	1.203	2.482*	.013
ชลบุรี	400	1.34	1.042		
Atti Q5					
กทม.	400	1.40	1.161	6.149*	.000
ชลบุรี	400	0.97	0.765		

ภูมิสำเนา	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	t	Sig.
Atti Q6					
กทม.	400	1.47	1.254	2.028*	.043
ชลบุรี	400	1.30	1.149		
Atti Q7					
กทม.	400	1.35	1.167	2.974*	.003
ชลบุรี	400	1.13	0.964		
Atti Q8					
กทม.	400	1.46	1.194	4.830*	.000
ชลบุรี	400	1.08	1.024		
Atti Q9					
กทม.	400	2.12	1.266	-5.264*	.000
ชลบุรี	400	2.57	1.163		
Atti Q10					
กทม.	400	1.43	1.251	4.475*	.000
ชลบุรี	400	1.09	0.883		

หมายเหตุ : * P < 0.05, ** P < 0.01

จากตารางที่ 19 พบว่า มีความแตกต่างกันในความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม ที่มีถิ่นฐานอยู่ในกรุงเทพมหานครและชลบุรี ซึ่งแสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างในแต่ละถิ่นฐาน มีทัศนคติการสวมหมวกนิรภัยที่แตกต่างกันในข้อ Atti Q1, Atti Q2, Atti Q4, Atti Q5, Atti Q6, Atti Q7, Atti Q8, Atti Q9, Atti Q10 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งก็คือทัศนคติที่มองว่า หมวกนิรภัยเป็นสิ่งสำคัญที่สุด ไม่ได้ทำให้เกิดความลำบากในการขับขี่ แต่กลับสามารถเพิ่มความมั่นใจและทัศนวิสัยที่ดีในการขับขี่ได้ และที่สำคัญคือ มีการยอมรับความผิดจากการละเมิดกฎหมายจราจร ไม่พยายามเจรจากับเจ้าหน้าที่เพื่อขอความเห็นโทษ เนื่องจาก มองว่าบทลงโทษจากการละเมิดกฎหมายนั้นมีความรุนแรง และยังทำให้มีผลเสียต่อประวัติการขับขี่ด้วย ทั้งนี้ ยกเว้นทัศนคติการสวมหมวกนิรภัย

ในข้อ Atti Q3 เพียงข้อเดียว ที่ไม่มีความแตกต่างกัน ซึ่งก็คือทัศนคติที่ว่า หมวกนิรภัยไม่สามารถบรรเทาการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน ในกรณีรถจักรยานยนต์เกิดอุบัติเหตุได้ ที่ผู้ตอบแบบสอบถามที่มีถิ่นฐานอยู่ในกรุงเทพมหานครและชลบุรี มีทัศนคติที่ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 20 พฤติกรรมด้านการรับรู้ข่าวสารของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามภูมิลำเนา

ภูมิลำเนา	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	t	Sig.
Beh Q1					
กทม.	400	1.24	0.631	-0.570	.569
ชลบุรี	400	1.27	0.609		
Beh Q2					
กทม.	400	1.14	0.720	-0.482	.630
ชลบุรี	400	1.17	0.595		
Beh Q3					
กทม.	400	1.54	0.797	-3.154*	.002
ชลบุรี	400	1.71	0.772		
Beh Q4					
กทม.	400	1.14	0.795	-1.056	.291
ชลบุรี	400	1.20	0.745		
Beh Q5					
กทม.	400	1.47	0.840	-4.434*	.000
ชลบุรี	400	1.72	0.786		

หมายเหตุ: * P < 0.05, ** P < 0.01

จากตารางที่ 20 พบว่า มีความแตกต่างกันในความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม ที่มีถิ่นฐานอยู่ในกรุงเทพมหานครและชลบุรี ซึ่งแสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างในแต่ละถิ่นฐาน มีพฤติกรรมด้านการรับรู้ข้อมูลข่าวสารที่แตกต่างกันในข้อ Beh Q3, Beh Q5 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ

.05 ซึ่งก็คือ พฤติกรรมการนำข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับกฎหมายจราจร ไปปฏิบัติตาม และการรณรงค์ เพื่อสร้างความตระหนักในการสวมหมวกนิรภัย ทั้งนี้ ยกเว้นพฤติกรรมด้านการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ในข้อ Beh Q1, Beh Q2, Beh Q4 ที่ไม่มีความแตกต่างกัน ซึ่งก็คือ พฤติกรรมเกี่ยวกับการรับทราบ ข้อมูลข่าวสารกฎหมาย และการสื่อสารกันในชุมชนเพื่อส่งเสริมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร

ตารางที่ 21 พฤติกรรมด้านการวางแผนร่วมกันของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามภูมิลำเนา

ภูมิลำเนา	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	t	Sig.
Beh Q6					
กทม.	400	0.98	0.746	3.137*	.002
ชลบุรี	400	0.83	0.648		
Beh Q7					
กทม.	400	1.01	0.788	1.058	.290
ชลบุรี	400	0.96	0.678		
Beh Q8					
กทม.	400	0.99	0.798	5.574*	.000
ชลบุรี	400	0.70	0.668		
Beh Q9					
กทม.	400	1.07	0.797	5.516*	.000
ชลบุรี	400	0.77	0.728		
Beh Q10					
กทม.	400	1.37	0.921	-4.122*	.000
ชลบุรี	400	1.62	0.844		

หมายเหตุ: * P < 0.05, ** P < 0.01

จากตารางที่ 21 พบว่า มีความแตกต่างกันในความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม ที่มีถิ่นฐานอยู่ในกรุงเทพมหานครและชลบุรี ซึ่งแสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างในแต่ละถิ่นฐาน มีพฤติกรรมด้านการวางแผนร่วมกัน ที่แตกต่างกันในข้อ Beh Q6, Beh Q8, Beh Q9, Beh Q10 อย่างมีนัยสำคัญ

ทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งก็คือ พฤติกรรมการวางแผนร่วมกันในชุมชน ในเชิงที่ชุมชนมีการเปิดรับข้อร้องเรียนปัญหาจากประชาชนเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการไม่สวมหมวกนิรภัย และนำปัญหานั้นมาร่วมกันหารือ เพื่อพิจารณาหาแนวทางการแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุจากการไม่สวมหมวกนิรภัย รวมถึงการส่งเสริมให้ชุมชนกำหนดแนวทางการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยกันเองภายในชุมชน ทั้งนี้ ยกเว้นพฤติกรรมด้านการรับรู้ข้อมูลข่าวสารในข้อ Beh Q7 เพียงข้อเดียว ที่ไม่มีความแตกต่างกัน ซึ่งก็คือ พฤติกรรมเกี่ยวกับการวางแผนร่วมกันในชุมชน ในเชิงสนับสนุนการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่รัฐ ในการส่งเสริมการเคารพกฎหมายจราจรทางบก

ตารางที่ 22 พฤติกรรมด้านการปฏิบัติและความสุขของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามภูมิลำเนา

ภูมิลำเนา	จำนวน	ค่าเฉลี่ย	ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	t	Sig.
Beh Q11					
กทม.	400	1.06	0.725	5.261*	.000
ชลบุรี	400	0.81	0.600		
Beh Q12					
กทม.	400	1.21	0.812	-1.429	.153
ชลบุรี	400	1.30	0.821		
Beh Q13					
กทม.	400	1.00	0.812	3.969*	.000
ชลบุรี	400	0.79	0.679		
Beh Q14					
กทม.	400	1.32	0.889	-4.796*	.000
ชลบุรี	400	1.62	0.851		
Beh Q15					
กทม.	400	1.38	0.923	-4.115*	.000
ชลบุรี	400	1.64	0.899		

หมายเหตุ : * P < 0.05, ** P < 0.01

จากตารางที่ 22 พบว่า มีความแตกต่างกันในความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม ที่มีถิ่นฐานอยู่ในกรุงเทพมหานครและชลบุรี ซึ่งแสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างในแต่ละถิ่นฐาน มีพฤติกรรมด้านการปฏิบัติและควบคุม ที่แตกต่างกันในข้อ Beh Q11, Beh Q13, Beh Q14, Beh Q15 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งก็คือ พฤติกรรมเกี่ยวกับการควบคุม อันได้แก่ การดำเนินกิจกรรมภายในชุมชน ในการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ เจ้าหน้าที่ขนส่ง และเจ้าหน้าที่ด้านอื่นๆ เกี่ยวกับการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยภายในชุมชน และร่วมกันเสนอแนวทางการปรับปรุงพัฒนาท้องถิ่น รวมไปถึงได้มีการติดตามผลการดำเนินงานของชุมชนด้วย เพื่อสร้างพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างยั่งยืนและหวังผลได้ ทั้งนี้ ยกเว้นพฤติกรรมด้านการรับรู้ข้อมูลข่าวสารในข้อ Beh Q12 เพียงข้อเดียว ที่ไม่มีความแตกต่างกัน ซึ่งก็คือ ความเชื่อมั่นในการทำงานของเจ้าหน้าที่รัฐ ในการทำหน้าที่ตรวจตราการสวมหมวกนิรภัย

กล่าวโดยสรุป จากการทดสอบสถิติ T-Test พบว่า มีความแตกต่างกัน ในเรื่องของความคิดเห็นของผู้ตอบแบบสอบถาม ที่มีถิ่นฐานอยู่ในกรุงเทพมหานครและชลบุรี ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ว่า ประชาชนในชุมชนเมืองและชุมชนนอกเขตเมือง มีปัจจัยมูลเหตุที่ส่งผลต่อทัศนคติการปฏิบัติตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ที่แตกต่างกัน

4.3.3 การประมาณค่าด้วยวิธีกำลังสองน้อยที่สุด (Ordinary Least Squares: OLS)

นอกจากการทดสอบสถิติเพื่อดูทิศทางความสัมพันธ์ของกลุ่มตัวอย่างกับทัศนคติและพฤติกรรม รวมถึงการทดสอบความแตกต่างในด้านทัศนคติ และพฤติกรรมของกลุ่มตัวอย่าง ที่อยู่ในเขตเมือง และเขตนอกเมืองไปแล้ว สิ่งสำคัญอีกประการหนึ่งก็คือ การหาความสัมพันธ์เชิงสาเหตุ ซึ่งจะใช้การประมาณค่าด้วยวิธีกำลังสองน้อยที่สุด (Ordinary Least Squares: OLS) เพื่อดูความสัมพันธ์เชิงสาเหตุว่ามีกระบวนการของความสัมพันธ์เป็นอย่างไร โดยจะใช้ตัวแปรอิสระ เช่น ความไว้วางใจทางสังคม, ปัจจัยด้านภูมิลาเนา, ระดับการศึกษา และรายได้ เพื่อนำมาทดสอบกับตัวแปรตาม อันได้แก่ พฤติกรรมด้านการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร พฤติกรรมด้านการวางแผนร่วมกัน และพฤติกรรมด้านการปฏิบัติและควบคุม เพื่อหากระบวนการของความสัมพันธ์ของตัวแปร ที่อาจเป็น

สาเหตุนำไปสู่พฤติกรรมการเคารพกฎหมาย ทั้งนี้ จากการวิเคราะห์ผลทางสถิติแล้ว ได้ค่าทางสถิติออกมา มีรายละเอียดตามตารางที่ 4.21 ดังนี้

ตารางที่ 23 การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม

ตัวแปรอิสระ	ตัวแบบที่ 1 (ตัวแปรตาม = การรับรู้ข้อมูล ข่าวสาร)	ตัวแบบที่ 2 (ตัวแปรตาม = การวางแผน ร่วมกัน)	ตัวแบบที่ 3 (ตัวแปรตาม = การปฏิบัติและ ควบคุม)
การเข้าร่วมกลุ่มทาง สังคม	0.247** (0.081)	0.141 ⁺ (0.087)	0.069 (0.088)
ภูมิลำเนา (เมือง/ชนบท)	-0.005 (0.024)	-0.094*** (0.026)	-0.049 (0.026)
ระดับการศึกษา	-0.014 (0.014)	-0.010 (0.015)	-0.009 (0.015)
รายได้	0.000** (0.000)	0.000 (0.000)	0.000* (0.000)
ค่าคงที่	1.332*** (0.071)	1.195*** (0.077)	1.275 (0.078)
ค่า F	5.591***	4.913**	2.576*
Adjusted R ²	0.022	0.019	0.008

หมายเหตุ: ⁺ p < 0.10; * P < 0.05; ** P < 0.01; *** P < 0.001

จากตารางที่ 23 สามารถแยกอธิบายในแต่ละตัวแปรอิสระ ได้ดังนี้

(1) ตัวแปรอิสระ-การเข้าร่วมกลุ่มทางสังคม

ในตัวอย่างที่ 1 การเข้าร่วมกลุ่มทางสังคมมีผลกระทบเชิงบวกและมีนัยยะสำคัญทางสถิติที่ระดับ $p < 0.01$ ต่อตัวแปรตามด้านการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ซึ่งได้ค่าสัมประสิทธิ์ที่ 0.247 นั้น แสดงให้เห็นว่า เมื่อมีการเข้าร่วมกลุ่มทางสังคมมากขึ้น ก็จะทำให้มีการรับรู้ข้อมูลข่าวสารที่เพิ่มขึ้นตามไปด้วย แสดงให้เห็นว่า สองตัวแปรนี้มีความสัมพันธ์ที่ส่งผลต่อกันดี การเข้าร่วมกลุ่มทางสังคมนั้นช่วยให้ผู้คนมีการติดตามข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับกฎหมายจากภาครัฐมากขึ้น มีการรับทราบข้อมูลด้านกฎหมายจราจรที่เป็นปัจจุบัน และมีการนำไปปฏิบัติตามด้วยเช่นกัน

ในตัวอย่างที่ 2 การเข้าร่วมกลุ่มทางสังคม มีความสัมพันธ์เชิงบวก ต่อตัวแปรตามด้านการวางแผนร่วมกัน ซึ่งได้ค่าสัมประสิทธิ์ที่ 0.141 และมีนัยสำคัญทางสถิติที่ $p < 0.10$ นั้น แสดงให้เห็นว่า เมื่อมีการเข้าร่วมกลุ่มทางสังคมมากขึ้น ก็จะทำให้มีการวางแผนร่วมกันที่เพิ่มขึ้นตามไปด้วย ซึ่งแสดงให้เห็นว่า การเข้ากลุ่มทางสังคมมีผลกระทบต่อทัศนคติการในระดับที่ไม่มาก แต่ก็ไม่ใช่ว่าจะไม่ส่งผลต่อกันเลย การเข้าร่วมกลุ่มทางสังคม อาจจะช่วยให้มีเวทีในการรับฟังปัญหาเพื่อนำมากำหนดแนวทางส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยกันเองภายในชุมชนที่มากขึ้น แต่จำนวนผู้คนที่เข้ามาประชุมหารือเพื่อเสนอปัญหาและพิจารณาแนวทางแก้ไขปัญหาดังกล่าว อาจจะมีจำนวนไม่มากเท่าที่ควร จึงทำให้ ไม่เกิดการรับทราบแนวทางส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยกันเองภายในชุมชน มีการกระจายข่าวสารหรือแนวทางในวงแคบเท่านั้น

ในตัวอย่างที่ 3 การเข้าร่วมกลุ่มทางสังคมไม่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อการปฏิบัติและควบคุม ซึ่งแสดงให้เห็นว่า สองตัวแปรนี้มีความสัมพันธ์ที่ส่งผลถึงกันในระดับน้อยมาก การเข้าร่วมกลุ่มทางสังคม อาจจะไม่ได้ทำให้เกิดการมีส่วนร่วมในการดำเนินกิจกรรมภายในชุมชน เพื่อเสนอแนวทางการปรับปรุงพัฒนาท้องถิ่นมากเท่าที่ควรจะเป็น แต่ก็อาจจะมีติดตามผลการดำเนินงานของชุมชนอยู่บ้างเป็นครั้งคราว

(2) ตัวแปรอิสระ-ภูมิลำเนา (เมือง/ชนบท)

ในตัวอย่างที่ 1 ภูมิลำเนา (เมือง/ชนบท) มีผลกระทบเชิงลบต่อตัวแปรตามด้านการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ซึ่งได้ค่าทางสถิติออกมาที่ -0.005 นั้น แสดงให้เห็นว่า ตัวแปรภูมิลำเนาที่มาจากเมืองหรือชนบท ไม่ได้ส่งผลให้มีการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเพิ่มมากขึ้นแต่อย่างใด ซึ่งมีความสอดคล้องกับผลการศึกษาก่อนหน้านี้ ในเรื่องความแตกต่างของทัศนคติและพฤติกรรมระหว่างชุมชนเขตเมืองและชุมชนนอกเขตเมือง ที่แสดงให้เห็นว่า ในตัวแปรการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ชุมชนเขตเมืองและชุมชนนอกเขตเมือง มีพฤติกรรมการติดตามข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับกฎหมายจราจรไม่สม่ำเสมอหรือไม่ต่อเนื่องเช่นเดียวกัน รวมทั้งไม่ค่อยมีการสื่อสารและให้ความรู้ที่ส่งเสริมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรภายในชุมชนด้วยเช่นกัน

ในตัวอย่างที่ 2 ภูมิลำเนา (เมือง/ชนบท) มีผลกระทบเชิงลบและมีนัยยะสำคัญทางสถิติที่ระดับ $p < 0.001$ ต่อตัวแปรตามด้านการวางแผนร่วมกัน ซึ่งได้ค่าสัมประสิทธิ์ที่ -0.094 นั้น แสดงให้เห็นว่า ตัวแปรภูมิลำเนาที่มาจากชุมชนเมืองหรือชุมชนนอกเขตเมือง อาจมีความสัมพันธ์ต่อตัวแปรด้านนี้ที่แตกต่างกันออกไปอย่างมีนัยยะสำคัญทางสถิติ ซึ่งก็มีความสอดคล้องกับผลการศึกษาก่อนหน้านี้เช่นเดียวกัน ที่ว่า ชุมชนนอกเขตเมืองมีแนวโน้มที่ให้ความสำคัญในด้านการวางแผนร่วมกันในประเด็นช่องทางการสื่อสารภายในชุมชน การมีส่วนร่วมในการเสนอความคิดเห็น ถัดค้านหรือสนับสนุนต่อประเด็นปัญหา และการกำหนดแนวทางส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยกันเองภายในชุมชน กล่าวคือ ชุมชนเขตเมือง จะมีช่องทาง และกลุ่มตัวอย่างสามารถมีส่วนร่วมในการเข้าร่วมหารือ เพื่อเสนอความคิดเห็นต่อแนวทางหรือประเด็นปัญหาเกี่ยวกับกฎหมายจราจรได้มากกว่าชุมชนนอกเขตเมือง แต่ชุมชนเขตเมืองก็มีแนวโน้มที่จะมีส่วนร่วมวางแผนภายในชุมชนเพื่อกำหนดแนวทางส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ที่น้อยกว่าชุมชนนอกเขตเมืองเช่นกัน

ในตัวอย่างที่ 3 ภูมิลำเนา (เมือง/ชนบท) ไม่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญกับตัวแปรตามด้านการปฏิบัติและควบคุม ซึ่งมีความสอดคล้องกับผลการศึกษาก่อนหน้านี้เช่นเดียวกัน ที่แสดงให้เห็นว่า ในตัวแปรการปฏิบัติและควบคุม ชุมชนเขตเมืองมีแนวโน้มที่จะแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นกับ

เจ้าหน้าที่ในการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยมากกว่าชุมชนนอกเขตเมือง แต่เมื่อพิจารณาลงไปในการร่วมมือระดับปฏิบัติกับเจ้าหน้าที่รัฐแล้ว ชุมชนเขตเมืองกลับมีแนวโน้มให้ความร่วมมืออย่างใกล้ชิดกับเจ้าหน้าที่ น้อยกว่าชุมชนนอกเขตเมือง อีกทั้ง ยังมีแนวโน้มที่จะสนับสนุนการกำหนดกฎ/บทลงโทษระดับชุมชนเพื่อสนับสนุนการสวมหมวกนิรภัย ที่น้อยกว่าชุมชนนอกเขตเมืองด้วย

(3) ตัวแปรอิสระ-ระดับการศึกษา และรายได้

ผลการศึกษาชี้ให้เห็นว่า ระดับรายได้มีผลกระทบต่อตัวแปรการรับรู้ข่าวสาร และการปฏิบัติ และควบคุม โดยมีค่าสัมประสิทธิ์อยู่ที่ 0.000** และ 0.000* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ $p < 0.01$ และ $p < 0.05$ ตามลำดับ สะท้อนให้เห็นว่าระดับรายได้มีอิทธิพลต่อทัศนคติการรับรู้ข่าวสารและการปฏิบัติและควบคุม ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิเคราะห์สถิติพรรณนาที่ว่า รายได้ของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่อยู่ที่ 15,000 และ 20,000 บาท คิดเป็น 7.8% รองลงมาคือ 12,000 บาท คิดเป็น 6.1%, 10,000 บาท คิดเป็น 5.8%, 30,000 บาท คิดเป็น 5% และ 8,000 บาท คิดเป็น 4.4% เป็นต้น ซึ่งแสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีรายได้ในระดับปานกลางค่อนข้างน้อย อนุมานได้ว่า กลุ่มตัวอย่างมีภาระหน้าที่ความรับผิดชอบในการยกระดับความเป็นอยู่ และส่วนใหญ่ประกอบอาชีพรับจ้างและข้าราชการเป็นหลัก จึงทำให้มีความแตกต่างของการเข้าร่วมกลุ่มทางสังคม ระหว่างกลุ่มอาชีพรับจ้างและข้าราชการ นอกจากนี้ ยังสะท้อนให้เห็นว่า ลักษณะอาชีพของกลุ่มตัวอย่างที่มีความหลากหลาย มีส่วนสำคัญในการพิจารณาการแสดงออกของพฤติกรรม โดยแต่ละกลุ่มอาชีพอาจมีความแตกต่างของรายได้มากน้อยตามแต่ลักษณะของการประกอบอาชีพ กลุ่มทางสังคมที่รวมตัวกัน มักมีความสนใจและปัจจัยทางเศรษฐกิจส่วนบุคคลที่ใกล้เคียงกัน กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้สูงกว่า มักมีแนวโน้มการติดตามรับรู้ข่าวสารและมีการปฏิบัติและควบคุมพฤติกรรมในระดับที่สูงกว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่ำกว่า เนื่องจากหน้าที่ความรับผิดชอบ ประสิทธิภาพการทำงาน และการตระหนักเชิงเหตุผลที่อยู่ในระดับที่สูงมากขึ้น ทำให้กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้สูงกว่ามีแนวโน้มของพฤติกรรมเชิงบวกต่อประเด็นการรับรู้ข่าวสารและประเด็นการปฏิบัติและควบคุม

ในส่วนองระดับการศึกษา ไม่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญ ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่า บริบททางสังคมของกลุ่มตัวอย่างที่เกี่ยวข้องกับระดับการศึกษา มีส่วนสำคัญในการพิจารณาการแสดงออกของพฤติกรรม เช่น ความเร่งรีบ การแข่งขัน เป็นต้น ซึ่งระดับการศึกษาไม่ได้เป็นตัวแปรที่ยืนยันได้ว่า ผู้ที่มีระดับการศึกษาสูงกว่าจะมีแนวโน้มพฤติกรรมการรับรู้ข่าวสาร การวางแผนร่วมกัน และการปฏิบัติตามมากกว่า ความเร่งรีบของการแข่งขันภายในสังคมของกลุ่มตัวอย่าง อาจเป็นตัวแปรที่สนับสนุนให้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรได้ ในขณะที่กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาเท่ากัน แต่อาศัยอยู่ในสังคมที่ไม่ได้มีความเร่งรีบนัก อาจมีแนวโน้มของพฤติกรรมที่น่าพึงพอใจมากกว่า นอกจากนี้ การสำรวจระดับการศึกษาของกลุ่มตัวอย่าง มีตัวแปรอื่นที่อาจมีอิทธิพลต่อพฤติกรรมมากกว่า มาร่วมอธิบาย กล่าวคือ ระดับการศึกษาเป็นการสำรวจสถานะปัจจุบันที่เป็นอยู่ของกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งในระดับการศึกษาเดียวกัน บางคนอาจจบมาแล้วเป็น 10 ปี แต่บางคนอาจกำลังศึกษาหรือเพิ่งจบการศึกษาในระดับนั้นๆ ดังนั้น อาจมีปัจจัยเงื่อนไขของเวลา และประสบการณ์ที่อาจมีอิทธิพลมากกว่าในการอธิบายพฤติกรรม

ด้วยเหตุผลดังกล่าว ในความเป็นจริง สามารถทำให้มองได้อีกทางหนึ่งว่า ด้วยผลทางสถิติของผู้ตอบแบบสอบถามในส่วนองระดับการศึกษานั้น ส่วนใหญ่ผู้ตอบจบการศึกษาในระดับปริญญาตรีและระดับ ม.6/ปวช. มากที่สุด คือ 32.4% และ 28.7% ตามลำดับ ซึ่งมีระดับการศึกษาที่ค่อนข้างแตกต่างกันมาก แต่กลับไม่มีผลกระทบต่อตัวแปรทั้งสามตัวเลย ทำให้สามารถคิดได้ว่า ตัวแปรรายได้ถือเป็นปัจจัยเศรษฐกิจ แต่ตัวแปรระดับการศึกษาถือเป็นปัจจัยทางสังคมหรือไม่ ประกอบกับผลวิจัยนี้ ก็ได้ชี้ให้เห็นแล้วว่า ระดับการศึกษาไม่สามารถที่จะเอามาอ้างได้ว่า คนที่มีการศึกษาสูงกว่า จะปฏิบัติตามกฎหมายไม่ได้ อีกทั้ง การศึกษาปัจจุบันอาจเป็นแค่ใบเบิกทางเท่านั้น หน้าตาทางสังคมที่สะท้อนว่าจบระดับการศึกษาอะไรมา ก็ตาม ถือว่าไม่ใช่แค่เรื่องการศึกษาเท่านั้น เพราะถ้าปัจเจกบุคคลมีเศรษฐกิจส่วนบุคคลที่ดี ส่วนนี้ก็สามารถที่จะไปส่งเสริมปัจจัยทางสังคมให้กับปัจเจกบุคคลด้วยเช่นกัน ดังนั้น จึงเป็นเหตุผลที่ว่า รายได้จึงเป็นตัวแปรที่มีผลกระทบและมีนัยสำคัญทางสถิติ ส่วนตัวแปรระดับการศึกษานั้น ไม่ได้ส่งผลกระทบต่อตัวแปรทั้งสามแต่อย่างใด

นอกจากนี้ ผลจากการวิเคราะห์ทางสถิติเพื่อหาความสัมพันธ์เชิงสาเหตุระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตามทั้ง 3 ตัวแปรนี้ ถือได้ว่าเป็น โมเดลที่สามารถใช้อธิบายได้กระบวนการความสัมพันธ์ได้และตอบสนองต่อข้อมูลได้เป็นอย่างดี เนื่องจากค่า F ของตัวแปรทั้งสามด้านมีนัยยะสำคัญทางสถิติทั้งหมด กล่าวคือ ตัวแปรด้านการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร มีค่า $F = 5.591$ *** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 และมีค่า Adjusted R^2 อยู่ที่ 0.022 ต่อมาในส่วนตัวแปรด้านการวางแผนร่วมกัน มีค่า $F = 4.913$ ** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 และมีค่า Adjusted R^2 อยู่ที่ 0.019 และตัวแปรด้านการปฏิบัติและควบคุม มีค่า $F = 2.576$ * มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และมีค่า Adjusted R^2 อยู่ที่ 0.008 ทั้งนี้ จากค่าทางสถิติที่ออกมา จะเห็นได้ว่าค่า Adjusted R^2 อยู่ในระดับที่ค่อนข้างต่ำ เมื่อแปลความหมายในแต่ละด้านแล้วจะหมายถึง ความสามารถในการอธิบายของตัวแปร จะอยู่ที่ 2.2%, 1.9% และ 0.8% ตามลำดับ ส่วนที่เหลือจะสามารถอธิบายได้ด้วยปัจจัยอื่นๆ ถึงแม้จะมีค่าที่ต่ำ แต่ก็ไม่ได้หมายความว่า ตัวแปรนี้จะใช้อธิบายไม่ได้เสมอไป เนื่องจาก ตัวแปรทั้งสามด้านมีความเกี่ยวข้องกับพฤติกรรมของมนุษย์ ที่มีหลายปัจจัยเข้ามาเกี่ยวข้อง จึงทำให้การทำนายพฤติกรรมมนุษย์เป็นสิ่งที่ไม่สามารถคาดเดาได้ แต่ด้วยความที่ค่า F มีนัยยะสำคัญทางสถิติ จึงทำให้ค่านี้เป็นสิ่งที่แสดงให้เห็นว่า เป็นค่าที่สำคัญและสามารถใช้อธิบายได้

อย่างไรก็ตาม ตัวแปรด้านการเข้าร่วมกลุ่มทางสังคม ก็เป็นเพียงตัวแปรเดียวที่มีความสัมพันธ์เชิงบวกและมีนัยยะสำคัญทางสถิติ ต่อตัวแปรด้านการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร รวมถึงมีความสัมพันธ์เชิงบวกต่อตัวแปรด้านการวางแผนร่วมกัน และตัวแปรด้านการปฏิบัติและควบคุม ซึ่งเป็นสิ่งที่แสดงให้เห็นว่า ตัวแปรการเข้าร่วมกลุ่มทางสังคม มีอิทธิพลต่อตัวแปรตามทั้งสามตัวอย่างมาก อีกทั้ง จากการทบทวนวรรณกรรมในเรื่องต้นทุนทางสังคม (Social Capital) และความไว้วางใจทางสังคม (Social Trust) ก็พบว่ามีความสอดคล้องกันอย่างมากเช่นกัน กล่าวคือ การทำให้ทุนทางสังคมเพิ่มมากขึ้นนั้นเป็นสิ่งสำคัญมาก เนื่องจากทุนทางสังคม (Social Capital) เป็นสิ่งที่เชื่อมโยงกับประชาสังคม (Civil Society) ซึ่งจะทำให้ประชาชนในสังคมเกิดการรับรู้และความไว้วางใจ (Social Trust) ซึ่งกันและกัน ทำให้เกิดเครือข่ายการมีส่วนร่วมของประชาชนในสังคมที่เพิ่มมากขึ้น ส่งผลประชาชนออกมาทำกิจกรรมเพื่อสังคมมากขึ้น เช่นเดียวกับพฤติกรรมและการผูกพัน หากในสังคมไทยมีต้นทุนทางสังคมเพิ่มมากขึ้น ผู้คนก็เกิดความไว้วางใจซึ่งกันและกัน ช่วยกันสอดคล้อง

ดูแล ประชาสัมพันธ์ข่าวสาร และร่วมกันคิดเพื่อหาแนวทางที่ดี ในการยกระดับให้ผู้คนหันมาเคารพกฎหมาย รวมถึงทำงานร่วมกับเจ้าหน้าที่รัฐ เพื่อหาแนวทางสำหรับการแก้ไขร่วมกัน จนสามารถทำให้สังคมเคลื่อนกลับมาสู่สมดุลของการเคารพกฎหมาย (Legal Equilibrium) ที่ผู้คนมีพฤติกรรมที่ไม่กล้าละเมิดกฎหมาย สังคมเช่นนี้ Putnam เรียกว่า Civic Community สังคมเช่นนี้ จะช่วยสร้างบรรทัดฐานทางสังคมที่ทำให้สถาบันทางการเมืองเข้มแข็ง และทำให้ประชาธิปไตยในสังคมเกิดเสถียรภาพได้

ในภาพรวมของผลการศึกษา ทั้งในส่วนของสถิติพรรณนา (Descriptive statistics) และสถิติอ้างอิง (Inferential statistics) ได้ทำให้เห็นถึง ความแตกต่างของกลุ่มตัวอย่าง ที่อาศัยอยู่ในชุมชนเขตเมืองและชุมชนนอกเขตเมือง ในหลายๆด้าน ไม่ว่าจะเป็น พฤติกรรมการมีส่วนร่วมกันภายในชุมชน ทักษะคิดต่อการสวมหมวกนิรภัย การรับรู้ข่าวสาร และการปฏิบัติตามกฎหมายนั้น ล้วนแล้วมีความสัมพันธ์ และมีแตกต่างกันค่อนข้างมาก ทั้งนี้ ในส่วนของรายละเอียดสรุปผลการศึกษา จะนำเสนอในบทต่อไป รวมถึงข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งนี้

บทที่ 5

บทสรุปผลการศึกษาวิจัย และข้อเสนอแนะ

5.1 บทสรุปของสถิติพรรณนา (Descriptive statistics)

จากการสำรวจกลุ่มตัวอย่างจำนวน 800 คน แบ่งเป็นเพศชายจำนวน 401 คน และเพศหญิงจำนวน 399 คนในพื้นที่กรุงเทพมหานครและจังหวัดชลบุรี กลุ่มตัวอย่างมีอายุเฉลี่ย 34 ปี มีรายได้เฉลี่ย 18,946.54 บาทส่วนใหญ่จบการศึกษาสูงสุดระดับปริญญาตรี หรือ ม.6/ปวช. และประกอบอาชีพรับจ้าง, ข้าราชการ/พนักงานราชการ หรือนักเรียน/นักศึกษา จากกลุ่มตัวอย่างที่ทำการสำรวจพื้นที่กรุงเทพมหานคร มีเพียงร้อยละ 33.1 ที่มีภูมิลำเนาในกรุงเทพมหานคร ในขณะที่ร้อยละ 45.8 ของกลุ่มตัวอย่างที่สำรวจในพื้นที่จังหวัดชลบุรี มีภูมิลำเนาในจังหวัดชลบุรี และกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่มีการเข้าร่วมกลุ่มทางสังคม อย่างไรก็ตาม กลุ่มตัวอย่างส่วนน้อยที่เข้าร่วมกลุ่มทางสังคมมักเป็นกลุ่มทางสังคมประเภทสหกรณ์ออมทรัพย์, อาสาสมัครป้องกันอุบัติภัย และกลุ่ม OTOP

ด้านประสบการณ์การใช้รถจักรยานยนต์ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ที่ใช้งานเป็นประจำและมีใบอนุญาตขับขี่ มีประสบการณ์การใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะหลักในการเดินทางประมาณ 9 ปี โดยเป็นการใช้เพื่อเดินทางไปทำงานหรือเรียนเป็นหลัก สำหรับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย กลุ่มตัวอย่างที่สวมใส่หมวกนิรภัยทุกครั้งและสวมใส่บางครั้งมีสัดส่วนใกล้เคียงกัน โดยคำนึงถึงความปลอดภัยเป็นเหตุผลหลัก

อย่างไรก็ตาม ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ที่ไม่สวมใส่หมวกนิรภัยนั้น เนื่องจากขับขี่อยู่ภายในชุมชนหรือระยะทางใกล้ๆ โดยบุคคลที่มีอิทธิพลต่อการตัดสินใจสวมใส่หมวกนิรภัยคือเจ้าหน้าที่ตำรวจและครอบครัว พฤติกรรมดังกล่าวสอดคล้องกับพฤติกรรมการปฏิบัติตามและรับรู้กฎหมาย ซึ่งกลุ่มตัวอย่างมากกว่าร้อยละ 80 ทราบว่า การไม่สวมใส่หมวกนิรภัยของทั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารเป็นการฝ่าฝืนพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 ทำให้ส่วนใหญ่ยังไม่เคยถูกเจ้าหน้าที่จับกุม/ตักเตือน/ออกใบสั่งเนื่องจากกระทำผิดกฎจราจรในรอบปีที่ผ่านมา และมีเพียงส่วนน้อยที่ถูกเจ้าหน้าที่จับกุม/ตักเตือน/ออกใบสั่งมากกว่า 5 ครั้งขึ้นไปในรอบปีที่ผ่านมา

ในการสำรวจทัศนคติต่อการสวมหมวกนิรภัย กลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติที่ดีต่อคุณค่าของหมวกนิรภัย เพราะทำให้เกิดความมั่นใจในการขับขี่/โดยสารรถจักรยานยนต์มากขึ้น และไม่ได้ทำให้วิสัยทัศน์ในการขับขี่ลดลง ถึงแม้ว่าจะขับขี่/โดยสารรถจักรยานยนต์ด้วยความระมัดระวังอยู่แล้ว ก็จำเป็นต้องสวมใส่หมวกนิรภัย เนื่องจากจะช่วยบรรเทาการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน ในกรณีจักรยานยนต์เกิดอุบัติเหตุได้ อย่างไรก็ตาม กลุ่มตัวอย่างเห็นว่า การบังคับตามกฎหมายให้สวมหมวกนิรภัย ไม่ได้ทำให้ผู้ขับขี่/โดยสารรถจักรยานยนต์ที่ใช้ความระมัดระวังอยู่แล้วได้รับความลำบาก และเห็นว่าบทกำหนดโทษผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยไม่ได้ร้ายแรงนัก

ด้านบริบทท้องถิ่นและการมีส่วนร่วมของประชาชน จำแนกการสำรวจออกเป็น 3 ประเด็น ได้แก่ ประเด็นการรับรู้ข่าวสาร ประเด็นด้านการวางแผนร่วมกัน และประเด็นด้านปฏิบัติและควบคุม สรุปผลการสำรวจ ดังนี้

ด้านการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีการติดตามข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับกฎหมายจราจรไม่สม่ำเสมอและไม่ต่อเนื่อง โดยภายในชุมชนไม่ค่อยมีการสื่อสารแลกเปลี่ยนความรู้ที่จะส่งเสริมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรและประโยชน์ของหมวกนิรภัยนัก ซึ่งส่วนใหญ่มีการพฤติกรรมการมีส่วนร่วมนานๆครั้ง หรือไม่เคยร่วมเลย แต่ก็มี การรับรู้ข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรที่ถูกต้องอยู่บ้าง อย่างไรก็ตาม กลุ่มตัวอย่างที่ได้รับทราบข้อมูลข่าวสารกฎหมายมีแนวโน้มที่จะนำไปปฏิบัติตาม และเห็นว่าการรณรงค์สร้างความตระหนักการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่/โดยสารรถจักรยานยนต์กันเองภายในชุมชน จะสามารถสร้างพฤติกรรมในการรับรู้และติดตามกฎหมายจราจรและการเคารพกฎหมายมากขึ้น

ด้านการวางแผนร่วมกันจากการที่กลุ่มตัวอย่างมีแนวโน้มสนับสนุนการรณรงค์สร้างความตระหนักกันเองภายในชุมชนในการสำรวจด้านการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร แสดงให้เห็นว่า กลุ่มตัวอย่างมีความพร้อมในการเข้าไปมีส่วนร่วมภายในชุมชนของตนเองและสนับสนุนกิจกรรมภายในชุมชน อย่างไรก็ตาม จากการสำรวจ ในทางปฏิบัติชุมชนยังมีการรวมตัวแบบหลวมๆอยู่ กล่าวคือ ช่องทาง

เปิดรับการร้องเรียนปัญหาหรือให้ข้อมูลแก่ประชาชนยังไม่เพียงพอหรือไม่มีเลย ทำให้การแสดงความคิดเห็นเพื่อสนับสนุนหรือคัดค้านในประเด็นเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากรถภายในชุมชนไม่ค่อยเกิดขึ้นไม่มีการรับทราบปัญหา เพื่อวิเคราะห์แนวทางแก้ไขภายในชุมชน โดยส่วนใหญ่มีการพฤติกรรมการมีส่วนร่วมภายในชุมชนนานๆครั้ง หรือไม่เคยร่วมเลย ทั้งนี้ กลุ่มตัวอย่างมีแนวโน้มสนับสนุนให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการกำหนดแนวทางส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยกันเองภายในชุมชน โดยเชื่อว่าจะนำไปสู่ผลสัมฤทธิ์ที่น่าพึงพอใจมากกว่าการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่รัฐเพียงอย่างเดียว

ประเด็นด้านปฏิบัติและควบคุม ตำรวจการมีส่วนร่วมระหว่างประชาชนและเจ้าหน้าที่ในการส่งเสริมการปฏิบัติและควบคุมภายในชุมชน พบว่า กลุ่มตัวอย่างยังขาดความร่วมมือที่ใกล้ชิดกับเจ้าหน้าที่ตำรวจหรือเจ้าหน้าที่ของรัฐอื่นที่เกี่ยวข้องกับการส่งเสริมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร รวมถึงไม่ค่อยมีการติดตามผลการดำเนินงานของชุมชนด้วยและไม่ค่อยเชื่อมั่นการทำงานของเจ้าหน้าที่ในการตรวจตราการสวมหมวกนิรภัย ทั้งนี้ กลุ่มตัวอย่างมีแนวโน้มเชื่อมั่นว่า หากมีการร่วมมือระหว่างเจ้าหน้าที่กับชุมชนอย่างใกล้ชิด จะสามารถสร้างพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างยั่งยืนได้ อย่างไรก็ตาม จากการสำรวจ พบว่า ระดับพฤติกรรมการมีส่วนร่วมระหว่างเจ้าหน้าที่กับชุมชนยังเป็นแบบนานๆครั้ง หรือไม่เคยร่วมเลย โดยกลุ่มตัวอย่างมีแนวโน้มสนับสนุนการกำหนดบทลงโทษระดับชุมชนในการสร้างพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยภายในชุมชน และส่งเสริมการมีส่วนร่วมภายในท้องถิ่นที่อาจสามารถหวังผลได้มากกว่า

5.2 บทสรุปสถิติอ้างอิง (Inferential statistics)

5.2.1 ความสัมพันธ์ของพฤติกรรมการมีส่วนร่วมและทัศนคติต่อการสวมหมวกนิรภัย

การวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation) เพื่อพิจารณาความสัมพันธ์ของตัวแปรพฤติกรรม การรับรู้ข่าวสาร พฤติกรรมการวางแผนร่วมกัน และพฤติกรรมการปฏิบัติและควบคุมที่ส่งผลต่อ ทัศนคติการสวมหมวกนิรภัย ได้แก่ ทัศนคติการสวมหมวกนิรภัยและพฤติกรรมด้านการรับรู้

ข่าวสาร, ทักษะการสวมหมวกนิรภัยและพฤติกรรมด้านการวางแผนร่วมกัน และทักษะการสวมหมวกนิรภัยและพฤติกรรมด้านการปฏิบัติและควบคุมพบว่าความสัมพันธ์ของตัวแปร มีดังนี้

(1) ทักษะการสวมหมวกนิรภัยและพฤติกรรมด้านการรับรู้ข่าวสาร พฤติกรรมด้านการรับรู้ข่าวสารมีความสัมพันธ์ในทางตรงข้ามกับทักษะการสวมหมวกนิรภัย กล่าวคือ ในบริบทที่ชุมชนมีการสื่อสารแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับกฎหมายจราจรสม่ำเสมอ ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในชุมชนมีแนวโน้มที่จะมีทัศนคติไม่เห็นคุณค่าของการสวมหมวกนิรภัย

(2) ทักษะการสวมหมวกนิรภัยและพฤติกรรมด้านการวางแผนร่วมกัน พฤติกรรมด้านการวางแผนร่วมกันมีความสัมพันธ์ในทิศทางเดียวกับทักษะการสวมหมวกนิรภัย กล่าวคือ ในบริบทที่ชุมชนมีการวางแผนร่วมกันภายในชุมชนผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีแนวโน้มของทัศนคติที่ดีและสนับสนุนการสวมหมวกนิรภัยมากกว่าชุมชนที่มีระดับการวางแผนร่วมกันน้อยกว่า

(3) ทักษะการสวมหมวกนิรภัยและพฤติกรรมด้านการปฏิบัติและควบคุม พฤติกรรมด้านการปฏิบัติและควบคุมมีความสัมพันธ์ในทิศทางที่แตกต่างกันไปในแต่ละมิติของทักษะการสวมหมวกนิรภัยทั้งนี้ สามารถสรุปผลการพิจารณาความสัมพันธ์ในประเด็นหลักได้ กล่าวคือ ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในชุมชนที่มีการแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นกับเจ้าหน้าที่ตำรวจหรือเจ้าหน้าที่อื่นที่เกี่ยวข้องจะมีแนวโน้มของทัศนคติที่ดีและสนับสนุนการสวมหมวกนิรภัย ในขณะที่หากระดับของการปฏิบัติลงไปสู่การให้ความร่วมมืออย่างใกล้ชิดกับเจ้าหน้าที่ฯ ผู้ใช้รถจักรยานยนต์จะมีแนวโน้มของทัศนคติที่ไม่เห็นคุณค่าของการสวมหมวกนิรภัย

5.2.2 ความแตกต่างของทัศนคติและพฤติกรรมของชุมชนเขตเมืองและชุมชนนอกเขตเมือง

อัตราการสวมหมวกนิรภัยระหว่างชุมชนเขตเมืองและชุมชนนอกเขตเมืองยังมีความแตกต่างค่อนข้างมาก ทำให้งานวิจัยฉบับนี้มุ่งศึกษาความแตกต่างดังกล่าว เพื่อเสนอแนะกลไกเชิง

นโยบายในการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่เหมาะสมกับบริบททางเศรษฐกิจและสังคมของแต่ละชุมชน

เมื่อพิจารณาบริบทความเป็นเมืองเข้าร่วมด้วยในการวิเคราะห์ทัศนคติต่อการสวมหมวกนิรภัย พบว่า กลุ่มตัวอย่างชุมชนเมืองและกลุ่มตัวอย่างชุมชนนอกเขตเมืองมีทัศนคติที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ โดยชุมชนนอกเขตเมือง (ชลบุรี) มีแนวโน้มของทัศนคติที่สนับสนุนการสวมหมวกนิรภัยมากกว่าชุมชนเขตเมือง (กรุงเทพมหานคร) ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

- ชุมชนนอกเขตเมืองมีแนวโน้มสวมใส่หมวกนิรภัยมากกว่าชุมชนเขตเมือง ถึงแม้จะเห็นว่า ผู้ใช้รถจักรยานยนต์จะมีความระมัดระวังอยู่แล้ว และรู้สึกมั่นใจในการใช้รถจักรยานยนต์มากกว่าเมื่อสวมใส่หมวกนิรภัย

- ชุมชนเขตเมืองมีแนวโน้มเห็นว่า การซื้อหมวกนิรภัยเป็นภาระค่าใช้จ่ายต่อการดำเนินชีวิต ในขณะที่ชุมชนนอกเขตเมืองกลับมีแนวโน้มของทัศนคติในทางตรงกันข้าม

- ชุมชนเขตเมืองมีแนวโน้มละเมิดกฎหมายจราจรมากกว่าชุมชนนอกเขตเมือง โดยเฉพาะกรณีหากเห็นผู้อื่นที่ไม่สวมหมวกนิรภัยแล้วไม่ถูกเจ้าหน้าที่บังคับใช้กฎหมาย และมีแนวโน้มที่จะเร้าเรากับเจ้าหน้าที่ เพื่อไม่ให้ถูกจับกุม/ออกใบสั่งเนื่องจากไม่สวมหมวกนิรภัยมากกว่า อีกทั้งไม่ได้รู้สึกว่าการถูกบังคับใช้กฎหมายจะส่งผลเสียต่อพฤติกรรมการขับขี่มากเท่าผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในชุมชนนอกเขตเมือง โดยชุมชนเขตเมืองเห็นว่า บทกำหนดโทษต่อผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยไม่ได้ร้ายแรงนัก ซึ่งแตกต่างจากชุมชนนอกเขตเมืองที่เห็นว่ามี ความรุนแรงอยู่บ้าง อย่างไรก็ตาม หมวกนิรภัยเป็นอุปกรณ์ที่ทั้งชุมชนเขตเมืองและชุมชนนอกเขตเมืองเห็นว่า จะช่วยบรรเทาความสูญเสียกรณีจักรยานยนต์เกิดอุบัติเหตุเช่นเดียวกัน

ปัจจัยการสื่อสารและการรับรู้ข้อมูลข่าวสารภายในชุมชน แสดงให้เห็นว่า ชุมชนเขตเมือง และชุมชนนอกเขตเมืองมีพฤติกรรมการติดตามข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับกฎหมายจราจรไม่สม่ำเสมอ หรือไม่ต่อเนื่องเช่นเดียวกัน รวมทั้งไม่ค่อยมีการสื่อสารและให้ความรู้ที่ส่งเสริมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรภายในชุมชนบ่อยครั้งนักเช่นเดียวกันด้วย อย่างไรก็ตาม ชุมชนเขตเมืองและชุมชนนอกเขตเมืองมีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญในประเด็นการนำข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับกฎหมายจราจรที่ได้รับทราบไปปฏิบัติตาม

และประเด็นการรณรงค์สร้างความตระหนักในการสวมหมวกนิรภัยกันเองภายในชุมชนในฐานะกลไกสร้างพฤติกรรมการรับรู้ข่าวสารและการเคารพกฎหมายมากขึ้น กล่าวคือ ชุมชนนอกเขตเมืองมีแนวโน้มนำข้อมูลข่าวสารกฎหมายจราจรที่ได้รับทราบไปปฏิบัติเคร่งครัดกว่าชุมชนเขตเมือง โดยการรณรงค์สร้างความตระหนักการสวมหมวกนิรภัยกันเองภายในชุมชน จะสามารถสร้างพฤติกรรมที่เคารพกฎหมายจราจรในชุมชนนอกเขตเมืองได้ดีกว่าชุมชนเขตเมือง

ชุมชนเขตเมืองและชุมชนนอกเขตเมือง มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญในด้านการวางแผนร่วมกันในประเด็นช่องทางการสื่อสารภายในชุมชน, การมีส่วนร่วมในการเสนอความคิดเห็น คัดค้านหรือสนับสนุนต่อประเด็นปัญหา และการกำหนดแนวทางส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยกันเองภายในชุมชน ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

- ชุมชนเขตเมืองมีช่องทางและกลุ่มตัวอย่างสามารถมีส่วนร่วมในการเข้าร่วมหารือ เสนอความคิดเห็น คัดค้านหรือสนับสนุนต่อแนวทางหรือประเด็นปัญหาเกี่ยวกับกฎหมายจราจรได้มากกว่าชุมชนนอกเขตเมือง

- ชุมชนเขตเมืองมีแนวโน้มที่จะมีส่วนร่วมวางแผนภายในชุมชนเพื่อกำหนดแนวทางส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยน้อยกว่าชุมชนนอกเขตเมือง โดยคำนึงถึงผลสัมฤทธิ์ที่จะเกิดจากการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่รัฐมากกว่ามาตรการของชุมชน

- ชุมชนเขตเมืองและชุมชนนอกเขตเมืองมีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญในการมีส่วนร่วมด้านการปฏิบัติและควบคุม กล่าวคือ ชุมชนเขตเมืองมีแนวโน้มที่จะแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นกับเจ้าหน้าที่ในการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยกว่าชุมชนนอกเขตเมือง แต่เมื่อพิจารณาไปในความร่วมมือระดับปฏิบัติกับเจ้าหน้าที่รัฐแล้ว ชุมชนเขตเมืองมีแนวโน้มให้ความร่วมมืออย่างใกล้ชิดกับเจ้าหน้าที่น้อยกว่าชุมชนนอกเขตเมือง ทั้งยังมีแนวโน้มที่จะสนับสนุนการกำหนดกติกา/บทลงโทษระดับชุมชนเพื่อสนับสนุนการสวมหมวกนิรภัยน้อยกว่าชุมชนนอกเขตเมืองด้วย

5.3 พิสูจน์ความสอดคล้องของสมมติฐานและทฤษฎีที่ใช้ในการศึกษา

ด้วยสมมติฐานการศึกษาที่ได้ตั้งไว้ในงานวิจัยครั้งนี้ จากการเก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถามและนำไปวิเคราะห์ข้อมูลในเชิงปริมาณแล้ว พบว่า ผลการศึกษามีความสอดคล้องกันกับสมมติฐานและทฤษฎีที่ใช้ในการศึกษา กล่าวคือ ประชาชนในชุมชนเมืองและชุมชนนอกเขตเมืองมีปัจจัยมูลเหตุที่ส่งผลต่อทัศนคติการปฏิบัติตามกฎหมายที่แตกต่างกัน รวมไปถึงการรับรู้ถึงต้นทุนทางสังคมที่สูงขึ้น ส่งผลให้ประชาชนมีทัศนคติที่ดีขึ้นต่อการปฏิบัติตามกฎหมายและมีแนวโน้มที่จะปฏิบัติตามมากขึ้น และการกำหนดนโยบายเพื่อกวดขันวินัยจราจรที่คำนึงถึงบริบททางเศรษฐกิจสังคม และการเมืองระดับท้องถิ่น จะส่งผลต่อการบังคับใช้และการปฏิบัติตามกฎหมายที่สัมฤทธิ์ผลในทางปฏิบัติมากขึ้น ซึ่งอธิบายได้ ดังนี้

เมื่อพิจารณาบริบทความเป็นเมืองเข้าร่วมด้วยในการวิเคราะห์ทัศนคติต่อการสวมหมวกนิรภัย พบว่า กลุ่มตัวอย่างชุมชนเมืองและกลุ่มตัวอย่างชุมชนนอกเขตเมืองมีทัศนคติที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ โดยชุมชนนอกเขตเมือง (ชลบุรี) มีแนวโน้มของทัศนคติที่สนับสนุนการสวมหมวกนิรภัยมากกว่าชุมชนเขตเมือง (กรุงเทพมหานคร) อันได้แก่ ชุมชนนอกเขตเมืองมีแนวโน้มที่จะสวมใส่หมวกนิรภัยมากกว่าชุมชนเขตเมือง ชุมชนเขตเมืองมองว่าการซื้อหมวกนิรภัยเป็นภาระค่าใช้จ่ายต่อการดำเนินชีวิต แต่ในชุมชนนอกเขตเมืองกลับมีแนวโน้มของทัศนคติในทางตรงกันข้าม และชุมชนเขตเมืองมีแนวโน้มละเมิดกฎหมายจราจรมากกว่าชุมชนนอกเขตเมือง โดยเฉพาะกรณีหาก

เห็นผู้อื่นที่ไม่สวมหมวกนิรภัยแล้วไม่ถูกเจ้าหน้าที่บังคับใช้กฎหมาย และมีแนวโน้มที่จะเจรจากับเจ้าหน้าที่ เพื่อไม่ให้ถูกจับกุม/ออกใบสั่งเนื่องจากไม่สวมหมวกนิรภัยมากกว่า เป็นต้น สิ่งนี้ยังทำให้เห็นถึงความสอดคล้องกับบริบทของสังคมไทยตามทฤษฎีที่ยกมาอย่างชัดเจนด้วยว่า สังคมไทยเป็นสังคมที่ผู้คนมีต้นทุนทางสังคมที่แตกต่างกันค่อนข้างมาก ทำให้ไม่มีสิ่งที่จะไปเชื่อมโยงกันเพื่อให้เกิดเป็นประชาสังคม (Civil Society) ได้ รวมถึงสมดุลทางสังคม ที่เคลื่อนไปอยู่ในทิศทางของการไม่เคารพกฎหมาย (Noncompliance Equilibrium) เป็นหลักใหญ่ จึงเป็นผลให้ประชาชนมีพฤติกรรมที่ทำเพื่อสังคมลดลง โดยเฉพาะการเห็นผู้อื่นไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย และไม่ถูกเจ้าหน้าที่เรียกตักเตือนหรือลงโทษปรับ จึงมีพฤติกรรมที่ต้องการทำตามผู้อื่นบ้าง จนกลายเป็นพฤติกรรมการละเมิดกฎหมายจรรยาบรรณในการขับขี่ยานยนต์ของผู้คน ที่มีให้เห็นจนเป็นเรื่องปกติในสังคมไทย

ในด้านการวางแผนร่วมกันในประเด็นช่องทางการสื่อสารภายในชุมชน, การมีส่วนร่วมในการเสนอความคิดเห็น คัดค้านหรือสนับสนุนต่อประเด็นปัญหา และการกำหนดแนวทางส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยกันเองภายในชุมชน พบว่า ชุมชนเขตเมืองและชุมชนนอกเขตเมือง มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญ อันได้แก่ ชุมชนเขตเมืองมีช่องทางในการเข้าร่วมหารือ เสนอความคิดเห็น คัดค้านหรือสนับสนุนต่อแนวทางหรือประเด็นปัญหาเกี่ยวกับกฎหมายจราจร ได้มากกว่าชุมชนนอกเขตเมือง อีกทั้งชุมชนเขตเมืองมีแนวโน้มที่จะแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นกับเจ้าหน้าที่ในการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยกว่าชุมชนนอกเขตเมืองด้วย แต่ชุมชนเขตเมือง กลับมีแนวโน้มที่จะมีส่วนร่วมวางแผนภายในชุมชนเพื่อกำหนดแนวทางส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยน้อยกว่าชุมชนนอกเขตเมือง เป็นต้น ซึ่งมองได้ว่า เป็นผลลัพธ์มาจากความไว้วางใจทางสังคม (Social Trust) ที่มีค่อนข้างน้อยของสังคมแต่ละที่ ทำให้ประชาชนในสังคมไม่เกิดการรับรู้และความไว้วางใจซึ่งกันและกัน ซึ่งส่งผลให้เกิดการมีส่วนร่วมของประชาชนในสังคมในระดับที่ต่ำมาก รวมถึงทำให้ประชาชนออกมาทำกิจกรรมเพื่อสังคมน้อยลง จนไม่อาจที่จะนำไปสู่การเกิดขึ้นของเครือข่ายทางสังคมได้ ในส่วนนี้จึงทำให้เห็นว่า ต้นทุนทางสังคมนั้น เป็นตัวแปรสำคัญที่ค่อนข้างเข้ามามีอิทธิพลต่อทัศนคติและพฤติกรรมมากกว่าตัวแปรด้านอื่นๆ และเป็นสิ่งสำคัญที่จะนำไปสู่ประชาธิปไตยที่มีเสถียรภาพได้ เนื่องจากทุนทางสังคมเป็นสิ่งที่เชื่อมโยงกับประชาสังคม (Civil Society)

นอกจากนี้ ผลการศึกษาที่ชี้ให้เห็นถึงความแตกต่างด้านพฤติกรรมและทัศนคติของกลุ่มตัวอย่างจากชุมชนเมืองและกลุ่มตัวอย่างจากชุมชนนอกเขตเมืองนั้น ยังสอดคล้องกับประเด็นแนวคิดปัจจัยด้านสถานภาพทางเศรษฐกิจสังคมของบุคคล (Socioeconomic Factors) ด้วยเช่นกัน เนื่องจากปัจจัยทางเศรษฐกิจสังคม ถือได้ว่า มีรากฐานมาจากการเมือง เนื่องจากในหลายๆ สังคมจะมีระเบียบทางสังคม (Social Order) ที่แตกต่างกันออกไปตามบริบทสภาพแวดล้อมของสังคมแต่ละที่ ซึ่งก็สามารถส่งผลไปถึงระเบียบทางการเมือง (Political Order) ได้เช่นกัน อีกทั้งปทัสถานทางสังคม (Norm) จะเป็นตัวชี้วัดที่ทำให้การปฏิบัติตามกฎหมายได้แตกต่างกันไปในแต่ละสังคม แม้ว่าสังคมนั้นๆ จะมีระดับการพัฒนาที่เหมือนกันก็ตาม ซึ่งแสดงให้เห็นว่า ความแตกต่างทางด้านสถานภาพทางเศรษฐกิจสังคมของปัจเจกบุคคล เช่น เพศ อายุ สถานภาพ การประกอบอาชีพ ระดับการศึกษา ระดับรายได้ และระยะเวลาที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ มีผลต่อการรับรู้ และพฤติกรรมของปัจเจกบุคคลในการที่จะเคารพกฎหมายจราจรหรือไม่เคารพกฎหมายจราจร

อย่างไรก็ตาม จากผลการวิจัยข้างต้น ทำให้พบข้อเท็จจริงที่ส่งผลต่อความแตกต่างของทัศนคติต่อการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ระหว่างชุมชนเมืองและชุมชนนอกเขตเมือง รวมถึงระดับผลกระทบของพฤติกรรมมีส่วนร่วมภายในชุมชนต่อทัศนคติการสวมหมวกนิรภัย ซึ่งสามารถใช้เป็นแนวทางในการอภิปรายผลการวิจัย และเสนอแนะแนวทางการสร้างกลไกหรือกำหนดนโยบาย เพื่อกวดขันวินัยจราจรการสวมหมวกนิรภัยของกลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่มีประสิทธิภาพต่อไป

5.4 การอภิปรายผลการศึกษา

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522 บัญญัติบังคับให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัย พร้อมกำหนดอัตราโทษปรับสำหรับผู้ฝ่าฝืน มีเจตนารมณ์ในการสร้างสวัสดิภาพการดำรงชีวิตของประชาชนในแต่ละชุมชนของประเทศไทย หากแต่ในแต่ละภูมิภาคของประเทศไทยยังคงมีความแตกต่างกันในบริบททางเศรษฐกิจและสังคมค่อนข้างมาก ส่งผลต่อความแตกต่างของทัศนคติต่อการสวมหมวกนิรภัย และพฤติกรรมปฏิบัติตามกฎหมาย

จรรยาธังก้าว และเมื่อพิจารณาบริบทความเป็นเมือง (Urbanization) เข้าร่วมด้วยแล้ว ชุมชนเมือง และชุมชนนอกเขตเมืองก็มีทัศนคติที่แตกต่างกันต่อการปฏิบัติตามกฎหมายจรรยาด้วย เป็นที่น่าสนใจว่า ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในชุมชนเขตเมืองมีแนวโน้มละเมิดกฎหมายจรรยาและไม่สวมหมวกนิรภัยเมื่อมีโอกาสมากกว่าชุมชนนอกเขตเมือง ในขณะที่ข้อมูลจากการทบทวนวรรณกรรมพบว่า อัตราการสวมหมวกนิรภัยในชุมชนเขตเมืองมักสูงกว่าชุมชนนอกเขตเมือง และผู้ใช้รถจักรยานยนต์นอกเขตเมืองจะมีทัศนคติที่ดีต่อการสวมหมวกนิรภัยก็ตาม

เหตุการณ์ดังกล่าวสามารถวิเคราะห์ร่วมกับผลการวิจัยด้านพฤติกรรมได้ว่า แม้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในชุมชนเขตเมืองจะเห็นว่า บทลงโทษจากการไม่สวมใส่หมวกนิรภัยจะไม่ได้รุนแรงมากนัก แต่มีแนวโน้มเกรงกลัวต่อการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่มากกว่าการกำกับพฤติกรรมตนเองภายในชุมชน และในบริบทสังคมของชุมชนเขตเมืองที่มีต้นทุนการดำรงชีวิตที่สูงกว่า เช่น ความเร่งรีบ, การแข่งขัน, ค่าครองชีพ, จำนวนยานพาหนะบนท้องถนน เป็นต้น ทำให้ความเข้มงวดและการบังคับของเจ้าหน้าที่เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยและการตัดสินใจละเมิดกฎหมายจรรยาของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในชุมชนเขตเมืองมากกว่าชุมชนนอกเขตเมือง ที่มีแนวโน้มสนับสนุนการกำกับควบคุมพฤติกรรมตนเองภายในชุมชนมากกว่า กล่าวคือ ระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในการกวดขันวินัยจรรยาตนเองภายในชุมชนส่งผลต่อทัศนคติการปฏิบัติตามกฎหมายจรรยาของประชาชนในชุมชนนอกเขตเมืองสูงกว่าชุมชนเขตเมือง

CHULALONGKORN UNIVERSITY

การที่ชุมชนเมืองอาจมีความไว้วางใจทางสังคม (Social Trust) มากกว่าชุมชนนอกเขตเมือง เนื่องจาก ชุมชนเมืองมีแนวโน้มที่จะร่วมมือกับเจ้าหน้าที่มากกว่า แต่มีแนวโน้มมีส่วนร่วมวางแผนกันเองในชุมชนที่น้อยกว่า ต้นทุนทางสังคม จึงเป็นตัวแปรสำคัญที่เข้ามามีอิทธิพลต่อทัศนคติและพฤติกรรมมากกว่าตัวแปรด้านอื่นๆ และเป็นสิ่งสำคัญที่จะนำไปสู่ประชาธิปไตยที่มีเสถียรภาพได้ เนื่องจากทุนทางสังคมเป็นสิ่งที่เชื่อมโยงกับประชาสังคม (Civil Society) ดังนั้น การกำหนดแนวทางที่ดีเพื่อสร้างความไว้วางใจทางสังคมให้มีความเหมาะสมของแต่ละชุมชน เพื่อส่งเสริมความไว้วางใจ ที่จะไปสนับสนุนให้ภายในชุมชนมีการกำกับกวดขันการสวมหมวกนิรภัย

กันเอง ซึ่งเป็นการแสดงออกของชุมชนซึ่งความสามารถในการปกครองของตนเอง และเกิดความ เป็นประชาธิปไตยขึ้นภายในชุมชน ซึ่งสามารถสร้างวินัยการสวมหมวกนิรภัยที่ยั่งยืนได้

อย่างไรก็ตาม ปัจจัยด้านสถานภาพทางเศรษฐกิจสังคมของบุคคล (Socioeconomic Factors) ก็เป็นตัวแปรที่สำคัญอีกตัวแปรด้วยเช่นกัน จากที่ได้กล่าวไปว่า ปัจจัยทางเศรษฐกิจสังคม ถือได้ว่า มีรากฐานมาจากการเมือง สังคมจะมีระเบียบทางสังคม (Social Order) ที่แตกต่างกันออกไป ตามบริบทสภาพแวดล้อมของสังคมแต่ละที่ ซึ่งก็สามารถส่งผลไปถึงระเบียบทางการเมือง (Political Order) ได้เช่นกัน ทั้งนี้ เนื่องจากการเมืองในปัจจุบัน ก็ไม่อาจปฏิเสธได้ว่า ได้เข้ามามีอิทธิพลใน ชีวิตประจำวันของผู้คนมากขึ้น จนทำให้สามารถมองได้ว่า การเปลี่ยนแปลงในส่วนของโครงสร้าง ปัจจัยทางเศรษฐกิจสังคม ทั้งในชุมชนนอกเขตเมืองและชุมชนเมืองนั้น ได้ช่วยผลักดันให้เกิดการ แสดงออกทางการเมืองของผู้คน และการปฏิสัมพันธ์ทางเศรษฐกิจสังคมระหว่างผู้คนมากขึ้น ซึ่ง การปฏิสัมพันธ์นี้ ได้เชื่อมโยงไปถึงความต้องการทางการเมืองของผู้คนด้วยเช่นกัน ที่มีความ ต้องการถึงผลประโยชน์ที่ต้องการจะได้รับแตกต่างกันออกไป ดังนั้น การเปลี่ยนแปลงทางปัจจัย เศรษฐกิจสังคม จึงเป็นปัจจัยเกื้อหนุนที่ทำให้ผู้คนได้มีปฏิสัมพันธ์กับตัวแสดงต่างๆ ในหลากหลาย แง่มุมมากขึ้น ทำให้เกิดการแสดงออกทางการเมือง ต้องการที่จะรับรู้ในสิทธิของตนเอง และมีความ ต้องการที่จะมีส่วนร่วมทางการเมือง เพื่อเป็นการแสดงจุดยืนให้ภาครัฐนาน โยบายมาใช้ปฏิบัติอย่าง มีประสิทธิผลในชุมชนของตนเองด้วย ซึ่งเป็นผลมาจากการเปลี่ยนแปลงโครงสร้างทางเศรษฐกิจ สังคม และเมื่อสามารถทำให้โครงสร้างนี้เกิดขึ้นจนเป็นปทัสถานทางสังคม (Norm) ได้แล้ว ก็จะสามารถทำให้เกิดการยกระดับไปในทิศทางที่ดีขึ้นของสถานภาพต่างๆ ทางเศรษฐกิจสังคมของ ปัจเจกบุคคล ซึ่งก็อาจจะทำให้พฤติกรรมในการปฏิบัติตามกฎหมายของผู้คนได้ยกระดับตามไปด้วย เช่นกัน

นอกจากนี้ ด้วยผลการศึกษาดังกล่าว การที่จะไม่ยึดโยงไปถึงภาพสะท้อนในคุณภาพของ ประชาธิปไตย (Qualities of Democracy) ในสังคมไทย ก็อาจจะเป็นสิ่งที่จะละเลยไปไม่ได้ เนื่องจาก โคนพื้นฐานทางสังคมจะรับรู้ ว่า กลุ่มบุคคลกลุ่มใหญ่ของประเทศ ก็คือ กลุ่มบุคคลที่อยู่ในเขตชุมชน เมือง ซึ่งผลการศึกษาเป็นที่ชัดเจนว่า กลุ่มบุคคลกลุ่มใหญ่ของประเทศนี้ มีแนวโน้มของทัศนคติและ

พฤติกรรม ไปในทิศทางที่ไม่เคารพกฎหมายมากกว่ากลุ่มบุคคลที่อยู่นอกเขตเมือง ซึ่งเป็นภาพสะท้อนให้เห็นถึงคุณภาพของประชาธิปไตยของสังคมไทยนั้น อยู่ในระดับที่น้อย ทั้งที่กลุ่มคนเมืองนั้น ควรเป็นกลุ่มที่มีความตื่นตัว เป็นกลุ่มใหญ่ที่จะช่วยยกระดับของคุณภาพประชาธิปไตยในสังคมไทยให้อยู่ในระดับที่สูงขึ้นไปได้ แต่กลับมีทัศนคติและพฤติกรรมที่ไม่เคารพกฎหมายเสียเอง ดังนั้น ภาพสะท้อนเช่นนี้ ก็ยังคงเป็นอีกปัจจัยหนึ่ง ที่ทำให้คุณภาพของประชาธิปไตยในสังคมไทย ยังคงที่จะไม่ถูกยกระดับขึ้นไป

5.5 ข้อเสนอแนะการวิจัย และข้อจำกัดของการศึกษา

การศึกษาวิจัยนี้ ทำให้เห็นภาพที่ชัดเจนในด้านพฤติกรรมของปัจเจกบุคคลประเด็นหนึ่งว่า กลุ่มคนเมืองซึ่งเป็นกลุ่มใหญ่ของประเทศ มีพฤติกรรมที่ไม่เคารพกฎหมายจรรยาบรรณมากกว่ากลุ่มคนจากนอกเขตเมือง ทั้งที่ชุมชนเขตเมืองนั้น มีช่องทางที่จะสามารถเข้าไปมีส่วนร่วมในการเข้าร่วมหารือ เสนอความคิดเห็น คัดค้านหรือสนับสนุนต่อแนวทางหรือประเด็นปัญหาเกี่ยวกับกฎหมายจรรยาบรรณได้มากกว่าชุมชนนอกเขตเมือง รวมไปถึงมีแนวโน้มที่จะมีส่วนร่วมวางแผนภายในชุมชนเพื่อกำหนดแนวทางส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยที่น้อยกว่าชุมชนนอกเขตเมืองอีกด้วย ในทางตรงกันข้าม ชุมชนนอกเขตเมือง กลับมีแนวโน้มที่จะนำข้อมูลข่าวสารกฎหมายจรรยาบรรณที่ได้รับทราบไปปฏิบัติอย่างเคร่งครัดกว่าชุมชนเขตเมือง ซึ่งส่วนนี้ อาจทำให้มีข้อสังเกตได้ว่า บุคคลจากชุมชนนอกเขตเมืองนั้น เกิดความเกรงกลัวต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจมากกว่า จึงทำให้มีพฤติกรรมที่เคารพกฎหมายมากกว่า ทั้งนี้ ในความเป็นจริง สิ่งที่รับรู้ได้ทั่วไปในสังคมไทย มักจะคิดว่า เจ้าหน้าที่ตำรวจในชุมชนเมือง มีความเคร่งครัดในการปฏิบัติและควบคุมที่น้อยกว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจในชุมชนนอกเขตเมือง จึงทำให้บุคคลจากเขตเมือง ไม่เกิดความเกรงกลัวต่อเจ้าหน้าที่ตำรวจ และมีทัศนคติมองบุคคลอื่นที่เคารพกฎหมายอย่างเคร่งครัดว่า “ไม่ฉลาด” ผู้วิจัยจึงตั้งข้อสังเกตนี้ว่า อาจเป็นผลมาจากวัฒนธรรมของแต่ละชุมชนด้วยเช่นกัน ที่ส่งผลต่อคุณลักษณะส่วนบุคคล

นอกจากนี้ การสร้างการรับรู้ข่าวสารด้วยการณรงค์เสริมสร้างพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยกันเองภายในชุมชน ควรเน้นย้ำถึงความรุนแรงของบทลงโทษของการไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย

ซึ่งสามารถที่จะช่วยสร้างพฤติกรรมที่พึงประสงค์ได้ เช่น ผู้ใช้รถจักรยานยนต์มีแนวโน้มที่จะไม่ เจริญต่อรถกับเจ้าหน้าที่ เนื่องจากมีความเข้าใจในเหตุผลของการปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่ มากกว่าผู้ใช้รถจักรยานยนต์ที่ไม่มีการติดตามรับรู้ข่าวสาร ในส่วนการวางแผนร่วมกันระหว่าง ชุมชน และเจ้าหน้าที่ เพื่อส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ควรคำนึงถึงขอบเขตและระมัดระวังการมี ปฏิสัมพันธ์ระหว่าง เจ้าหน้าที่และชุมชนด้วย เนื่องจากความใกล้ชิดของเจ้าหน้าที่และชุมชนที่มี สูงขึ้น จะมีแนวโน้มทำให้ชุมชนใช้ความใกล้ชิดเพื่อขอความเห็นอกเห็นใจจากเจ้าหน้าที่ ในกรณีฝ่าฝืนกฎหมาย ดังนั้น จึงควรสร้างกลไกการทำงานร่วมกันที่ป้องกันพฤติกรรมที่ไม่พึงประสงค์ ดังกล่าวด้วย และในด้านการปฏิบัติและควบคุม จากการสำรวจพบว่า พฤติกรรมที่เกี่ยวข้องด้านการ ปฏิบัติและควบคุม มีส่วนสำคัญต่อการสร้างทัศนคติที่ดีต่อการสวมหมวกนิรภัยมากกว่าด้านการ รับรู้ข่าวสาร และด้านการวางแผนร่วมกัน ดังนั้น ในระยะสั้น อาจมุ่งเน้นกลไกด้านการปฏิบัติ ควบคุมเพื่อเสริมสร้างทัศนคติที่ดีก่อน นอกจากนี้ ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่เพื่อควบคุมพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัย เป็นช่องทางหนึ่งในการสื่อสารการรับรู้เกี่ยวกับกฎหมาย และข้อมูลต่างๆ ได้ ทางหนึ่ง ซึ่งจากการสำรวจ ชุมชนมีความมั่นใจในการขับขี่มากขึ้นและเห็นว่าใบสั่งอาจส่งผลเสียต่อ ประวัติการขับขี่ ทั้งนี้ การกำหนดบทลงโทษระดับชุมชน มีส่วนสำคัญในการสร้างทัศนคติที่ดีต่อ การสวมหมวกนิรภัย โดยมีความเชื่อมโยงกับระดับความรุนแรงของบทลงโทษ

ในประเด็นของความแตกต่างของชุมชนเขตเมืองและชุมชนนอกเขตเมืองนั้น มีความแตกต่างที่น่าสนใจในประเด็นการมีส่วนร่วมระหว่างกันภายในชุมชนและเจ้าหน้าที่ ซึ่งเป็น ประโยชน์ต่อการนำไปศึกษาต่อยอดถึงกลไกการส่งเสริมพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยที่เหมาะสม กับแต่ละชุมชนได้ โดยแนวทางดังกล่าว ชุมชนเขตเมือง มีความเต็มใจที่จะแสดงความคิดเห็นต่อ ปัญหาเกี่ยวกับเจ้าหน้าที่ แต่ไม่อาจสามารถหวังผลได้เมื่อต้องการความร่วมมือในระดับปฏิบัติจากผู้ ใช้รถจักรยานยนต์ในชุมชนเขตเมือง บทบาทของเจ้าหน้าที่ในการรับฟังความคิดเห็น และนำไป ปรับปรุง กลไกการส่งเสริมพฤติกรรมจึงมีความเข้มข้นมากกว่า กล่าวคือ การปฏิบัติและควบคุมของ เจ้าหน้าที่ มีบทบาทสำคัญต่อการส่งเสริมพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยนั่นเอง และสำหรับชุมชน นอกเขตเมือง มีความเต็มใจที่จะร่วมมือในระดับปฏิบัติกับเจ้าหน้าที่มากกว่า กลไกภายในชุมชนจึง อาจมีประสิทธิภาพในการส่งเสริมพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย ในชุมชนนอกเขตเมืองมากกว่า

ชุมชนเขตเมือง ดังนั้น การสร้างกลุ่มอาสาสมัครที่ร่วมปฏิบัติงานกับเจ้าหน้าที่อย่างโปร่งใส จึงอาจเป็นแนวทางที่ควรพิจารณา

อย่างไรก็ตาม การส่งเสริมพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยหรือวินัยจราจรอื่น จำเป็นต้องมี กลไก นโยบาย หรือแนวทางอื่นประกอบกับความเข้าใจในบริบททางเศรษฐกิจและสังคมที่แตกต่าง กันของแต่ละชุมชนร่วมด้วย เพื่อส่งเสริมสวัสดิภาพการเดินทาง สนับสนุนการลดอุบัติเหตุจราจร ทางบกและการสูญเสียต่อชีวิตและทรัพย์สิน โดยงานวิจัยฉบับนี้เสนอแนะแนวทางการสร้างกลไก และกำหนดนโยบายส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัย ดังนี้

1. การบังคับใช้กฎหมายควรพิจารณากลไกอื่น เช่น นโยบาย, การรณรงค์ต่างๆ มาเป็นส่วนร่วมในการนำกฎหมายไปปฏิบัติด้วย
2. ในกระบวนการพิจารณาจัดทำกลไกหรือนโยบาย หน่วยงานผู้ปกครองควรมี ความเข้าใจในสภาพแวดล้อมทางเศรษฐกิจและสังคมของพื้นที่ที่มุ่งยกระดับพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยก่อน
3. นโยบายหรือกลไกที่จัดทำควรมีการปรับแต่งให้เหมาะสมกับบริบทของแต่ละ ชุมชน การใช้นโยบายแบบ One-Size-Fit-All อาจไม่เหมาะสมในทางปฏิบัติ เนื่องจากแต่ละ สังคมหรือชุมชนมีปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมที่มีอิทธิพลต่อการดำรงชีวิตที่แตกต่างกัน ซึ่งส่งผลต่อประสิทธิภาพของนโยบายหรือกลไกนั้นๆ
4. การส่งเสริมและกวดขันพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยในชุมชนเขตเมือง ควร ใช้กลไกการบังคับใช้กฎหมายที่เคร่งครัดของเจ้าหน้าที่มากกว่า
5. การส่งเสริมและกวดขันพฤติกรรมกรรมการสวมหมวกนิรภัยในชุมชนนอกเขตเมือง ควรส่งเสริมระดับการมีส่วนร่วมของประชาชนในชุมชนในการกำกับควบคุมพฤติกรรม ของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ โดยเจ้าหน้าที่ควรสนับสนุนการแลกเปลี่ยนข้อมูลกับชุมชนนอก เขตเมือง เพื่อนำไปเป็นข้อมูลประกอบการพัฒนาแนวทางการส่งเสริมพฤติกรรมกรรมการ สวมหมวกนิรภัย

นอกจากนี้ แนวคิดเรื่องความไว้วางใจทางสังคม (Social Trust) ในงานวิจัยของฝั่งตะวันตก มักจะชี้ชัดให้เห็นว่า ความไว้วางใจทางสังคมนั้น เป็นส่วนหนึ่งของทุนทางสังคม (Social Capital) และประกอบไปด้วย ความผูกพันระหว่างคนในชุมชน และการเป็นสมาชิกในกลุ่มต่างๆทางสังคม เช่น กลุ่มศาสนา กลุ่มกีฬา กลุ่มที่ทำงานเพื่อการกุศล เป็นต้น เมื่อทุนทางสังคมเพิ่มขึ้น ก็จะทำให้ผู้คนไว้วางใจต่อกัน เห็นถึงประโยชน์ส่วนรวมมากกว่าส่วนตน ถึงแม้ว่าในความเป็นจริง อาจจะมีประโยชน์ส่วนตนอยู่บ้างก็ตาม ซึ่งองค์ประกอบเหล่านี้ จะสามารถทำให้เกิดประชาธิปไตยที่มีเสถียรภาพได้ แนวความคิดของฝั่งตะวันตกนี้ อาจนำมาใช้อธิบายในบริบทของสังคมไทยได้ไม่ครบถ้วน เนื่องจากทุนทางสังคมไทยมีความละเอียดและซับซ้อนมากกว่า เพราะจำเป็นต้องนำเรื่องวัฒนธรรม (Culture) ของสังคมหรือชุมชน เข้ามาเป็นองค์ประกอบในการพิจารณาด้วย ซึ่งเป็นสิ่งที่ส่งผลต่อลักษณะส่วนบุคคลที่แตกต่างกันไป ซึ่งบางคนอาจจะเกิดความรู้สึกภาคภูมิใจที่ได้เคารพกฎหมาย บางคนอาจจะมองเป็นเรื่องปกติ หรือเป็นเรื่องลำบากต่อการดำเนินชีวิตถ้าหากปฏิบัติตามกฎหมาย ด้วยเหตุนี้ จึงทำให้มองต่อได้ว่า ปัจจัยด้านสถานภาพทางเศรษฐกิจและสังคมของปัจเจกบุคคล นั้นส่งผลน้อย หรือส่งผลเพียงทางอ้อมเท่านั้น ต่อพฤติกรรมของปัจเจกบุคคล

อย่างไรก็ตาม ผลการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ลงไปเก็บข้อมูล และศึกษาเฉพาะบางพื้นที่เท่านั้น ซึ่งผลที่ออกมาตรงกันกับสิ่งที่เป็นความจริงที่เป็นอยู่และเกิดขึ้นในสังคมไทย แต่มีจุดสังเกตเพิ่มเติมในส่วนของการศึกษาส่วนหนึ่ง ในเรื่องของความร่วมมือทางสังคมของปัจเจกบุคคล จากที่ลงพื้นที่เพื่อแจกแบบสอบถาม กลุ่มตัวอย่างทั้งในเขตชุมชนเมืองและชุมชนนอกเขตเมือง มากถึง 95.1% แทบจะไม่มีใครเข้าร่วมกลุ่มทางสังคมเลย ซึ่งทำให้มองได้ว่า การสื่อสารภายในสังคมเพื่อเสนอความคิดเห็นต่างๆ หรือมาตรการในชุมชนร่วมกันนั้น มีน้อย แต่ผลการศึกษาออกมาว่า ชุมชนเขตเมืองมีช่องทางการเข้าร่วมทางสังคมที่มากกว่าชุมชนนอกเขตเมือง แต่เรื่องความร่วมมือกันภายในชุมชน ชุมชนเขตเมืองกลับมีน้อยกว่าชุมชนนอกเขตเมือง ในส่วนของสถิติพรรณนา ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ ทั้งในเขตชุมชนเมืองและชุมชนนอกเขตเมือง จบการศึกษาระดับปริญญาตรี และจบการศึกษาระดับ ป.6/ปวช. มากที่สุด ในอัตราที่ใกล้เคียงกัน คือ 32.4% และ 28.7% ตามลำดับ ดังนั้น จึงเป็นจุดที่น่าสนใจ ในอนาคต ถ้าหากนำแบบสอบถามลงไปทดสอบเก็บข้อมูลในพื้นที่อื่นๆ บ้าง โดยอาจเพิ่มตัวแปรที่น่าสนใจอื่นๆ เพิ่มประเด็นที่เป็นเชิงประจักษ์ที่สอดคล้องกับความเป็นจริง

มากขึ้น ลงไปในข้อคำถามในแบบสอบถาม รวมถึงการมีกลุ่มตัวอย่างที่หลากหลายมากขึ้น ก็อาจจะทำให้พบข้อแตกต่างใหม่ๆ หรือพบตัวแปรใหม่ๆ ที่เข้ามามีอิทธิพลเพิ่มมากขึ้น ต่อไปได้ ไม่ได้เป็นเพียงเฉพาะงานวิจัยเชิงปริมาณที่ค้นหาความสัมพันธ์ของตัวแปรต้นและตัวแปรตาม เนื่องจากเรื่องของพฤติกรรมและการพหุหมาย การใช้แค่ความสัมพันธ์ดังกล่าว อาจทำให้ไม่เพียงพอต่อการหาคำตอบ หรือสมมติฐานที่ตั้งไว้ในตอนแรก อาจไม่เป็นจริงก็เป็นได้ เนื่องจาก อาจมีตัวแปรด้านอื่นๆ แทรกเข้ามาและย้อนกลับมามีอิทธิพลต่อตัวแปรต้นก็เป็นได้



บรรณานุกรม

ภาษาไทย

กนก วงษ์ตระหง่าน. (2529). มิติทางการเมือง: ในปรากฏการณ์ของสังคมไทย. กรุงเทพมหานคร:

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

กิตติเมธ สาคุณ. (2554). ปัจจัยที่มีผลต่อการเชื่อฟังและปฏิบัติตามกฎหมายของประชาชน ศึกษาเฉพาะ

กรณีกองบังคับการตำรวจนครบาล 1. (สารนิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต), คณะสังคม

สงเคราะห์ศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.

กุลวดี อรวัฒน์พันธ์. (2537). พฤติกรรมการเปิดรับข่าวสารเพื่อเสริมสร้างวินัยจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์

ในเขตกรุงเทพมหานคร. (วิทยานิพนธ์ภาควิชาการประชาสัมพันธ์), บัณฑิตวิทยาลัย

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

เกรียงไกร เจียรประดิษฐ์. (2557). ปรากฏการณ์ชาชินต่อการละเมิดกฎหมาย. วารสารผู้ตรวจการ

แผ่นดิน ปีที่ 7 ฉบับที่ 2 เดือนกรกฎาคม – ธันวาคม พ.ศ.2557: สำนักงานผู้ตรวจการแผ่นดิน.

จิตพล กาญจนกิจ. (2545). ความไว้วางใจทางการเมืองและการมีส่วนร่วมทางการเมืองในการเมือง

ท้องถิ่นไทย: ศึกษากรณีองค์การบริหารส่วนตำบล. (วิทยานิพนธ์ปริญญารัฐศาสตรดุษฎี

บัณฑิต), คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ณรงค์ โพธิ์พุกยานันท์. (2550). ระเบียบวิธีวิจัย. กรุงเทพมหานคร: เอ็กซ์เปอร์เน็ท.

ทศพล ทรรศนกุลพันธ์. (2555). ทำไมคนไทยไม่เคารพกฎหมาย. วารสารนิติสังคมศาสตร์ ปีที่ 5 ฉบับ

ที่ 1 เดือนมกราคม- มิถุนายน พ.ศ.2555: มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.

นริญา จันทร์กล้า. (2558). ปัจจัยทางเศรษฐกิจและสังคมของครัวเรือนไทยกับค่าใช้จ่ายทางการศึกษา

ระดับประถมศึกษา. (วิทยานิพนธ์ปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต), วิทยาลัยประชากรศาสตร์

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

ปัญญา จันทร์สุขโข. (2556). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการกระทำผิดกฎจราจรของผู้ขับขี่

รถจักรยานยนต์. วารสารวิทยบริการปีที่ 24 ฉบับที่ 1 มกราคม – มีนาคม 2556:

มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.

พลพิพัฒน์ วรชินาคมน์. (2553). การนำเอาโทษกักขังมาใช้บังคับกับผู้กระทำความผิดตาม

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522. (วิทยานิพนธ์ปริญญานิติศาสตรมหาบัณฑิต), คณะ

นิติศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

- พิระพงษ์ กวีเกษม. (2538). การแก้ไขปัญหามอเตอร์ไซด์ในกรุงเทพมหานครในทัศนคติของเจ้าหน้าที่ตำรวจ ศึกษาเปรียบเทียบระหว่างเจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรประจำสถานีตำรวจนครบาลกับเจ้าหน้าที่ตำรวจประจำกองบังคับการตำรวจจราจร. (วิทยานิพนธ์ปริญญารัฐศาสตรมหาบัณฑิต), คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- เพ็ญศรี สุวรรณอักษร. (2537). ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรทางบกในเขตกรุงเทพมหานคร. (วิทยานิพนธ์ปริญญารัฐศาสตรมหาบัณฑิต), คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- ไพโรจน์ กงทิวศักดิ์. (2552). เมืองคืออะไร? ความเป็นเพียงคำถามที่ไร้สาระ. วารสารสังคมศาสตร์ ปีที่ 21 ฉบับที่ 1/2552: มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- มูลนิธิไทยโรดส์และเครือข่ายผู้ร่วมสร้างสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน. (2559). อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย ปี พ.ศ.2559. มูลนิธิไทยโรดส์: กรมการปกครอง กระทรวงมหาดไทย.
- เรืองยศ ตีรวรรณรัตน์. (2550). การสำรวจความคิดเห็นของเจ้าหน้าที่ตำรวจและประชาชน อำเภอพนมสารคาม จังหวัดฉะเชิงเทรา เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจรทางบก. (วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต), มหาวิทยาลัยราชภัฏราชนครินทร์.
- วิภาวรรณ ตูยานนท์. (2522). ประชาธิปไตยในอเมริกา เล่มที่ 1. กรุงเทพมหานคร: มูลนิธิโครงการตำราสังคมศาสตร์และมนุษยศาสตร์.
- สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522. Retrieved from <http://web.krisdika.go.th/data/law/law2/%a803/%a803-20-9999-update.pdf>
- สำนักงานเทคโนโลยีสารสนเทศและการสื่อสาร. สถิติจำนวนคดีอุบัติเหตุจราจรทางบก ปี พ.ศ.2556-2558. Retrieved from <http://pitc.police.go.th/dirlist/dirlist.php?dir=/traffic>
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (2560). รายงานการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของกระทรวงคมนาคม พ.ศ.2560. Retrieved from <http://www.otp.go.th/index.php/post/view?id=2597>
- สำนักงานสถิติแห่งชาติ. สำมะโนประชากรและเคหะ. Retrieved from <http://popcensus.nso.go.th/file/popcensus-20-12-54.pdf>
- สำนักบริหารการทะเบียน. (2560). ประกาศสำนักทะเบียนกลาง เรื่อง จำนวนราษฎรทั่วราชอาณาจักรตามหลักฐานการทะเบียนราษฎร ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2560. Retrieved from <http://www.ratchakitcha.soc.go.th/DATA/PDF/2561/E/041/22.PDF>

สำนักยุทธศาสตร์และประเมินผล. (2559). สถิติ 2559 กรุงเทพมหานคร. Retrieved from

<http://203.155.220.230/m.info/bkkstat/>

สิน พันธุ์พินิจ. (2550). เทคนิควิจัยทางสังคมศาสตร์. กรุงเทพมหานคร: วิทพัฒน์.

สุนทร เฉลิมเกียรติ. (2540). ปัจจัยที่มีผลต่อการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ใช้รถยนต์ส่วนบุคคลใน กรุงเทพมหานคร. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทศึกษามหาบัณฑิต), บัณฑิตวิทยาลัย จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.

อรทัย ก๊กผล. (2559). *Urbanization* เมื่อ “เมือง” กลายเป็น โจทย์ของการบริหารจัดการท้องถิ่น สมัยใหม่. กรุงเทพมหานคร: สถาบันพระปกเกล้า.

อริสา จันทบุญทา และ จิรัฐ เจนพิงพร. (2561). ความเป็นเมือง (*Urbanization*) และนโยบายของไทย. FOCUSED AND QUICK (FAQ) Issue 128 Jun 25, 2018: ธนาคารแห่งประเทศไทย.

อานันท์ กาญจนพันธ์. (2541). การระดมทุนเพื่อสังคม. กรุงเทพมหานคร: สถาบันชุมชนท้องถิ่นพัฒนา.

ภาษาอังกฤษ

G. Bingham Powell Norman H. Nie, Jr. and Kenneth Prewitt (1969). *Social Structure and Political Participation: Developmental Relationships, II*. The American Political Science Review. 3,63 : 808-832.

Gabriel Almond, & Sidney Verba. (1936). *Civic Culture: Political Attitudes and Democracy in Five Nations*. Boston: Little & Brown.

Herbert Phillips. (1965). Thai Peasant Personality. Retrieved from <http://www.jstor.org/discover/10.2307/2051244?uid=3739136&uid=2129&uid=2&uid=70&uid=4&sid=21103846983871>

John F.Embree. (1950). Thailand - A Loosely Structured Social System. Retrieved from <http://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1525/aa.1950.52.2.02a00030/abstract>

John T. Scholz and Mark Lubell. (1998). *Trust and Taxpaying: Testing the Heuristic Approach to Collective Action*. American Journal of the Political Science. Vol. 42, No. 2 April 1998.

Kenneth Newton. (2001). *Trust, social capital, civil society, and democracy*. International Political Science Review. 22, No. 2. 2001.

Lewis Mumford. (1937). *“What is the city” from architectural Record*. New York: Routledge.

- Louis Wirth. (1975). *Urbanism as a way of life. City ways: A Selected Reader in Urban Anthropology*. New York: Thomas Y. Crowell Co.
- Lucian W. Pye. (1996). *An Analytic Aspects of Political Development: An Analytic Study*. Boston: Little, Brown.
- Marcelo Bergman. (2009). *Tax Evasion and the Rule of Law in Latin America: The Political Culture of Cheating and Compliance in Argentina and Chile*. College Park: Pennsylvania State University Press.
- Max Weber. (1958). *The City*. New York Free Press.
- Michel de Certeau. (1984). *The Practice of Everyday Life*. Berkeley: University of California Press.
- Robert Putnam. (1994). *Making Democracy Work: Civic Traditions in Modern Italy*. New Jersey: Princeton University Press.
- Robert Putnam. (1995). *Bowling Alone: American's Declining Social Capital*. *Journal of Democracy*. 6:1: January 1995 : 65-78.
- Ruth Benedict. (1934). *Pattern of Culture*. New York: Mentor Book.
- Save LIVES. (2017). *A road safety technical package*. Geneva: World Health Organization.
- Sustainabledevelopment.un.org. (2016). Goal3.: Sustainable Development Knowledge Platform. Retrieved from <https://sustainabledevelopment.un.org/sdg3>
- United Nations. (2015). *Transforming our world: the 2030 Agenda for Sustainable Development*. Retrieved from http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1&Lang=E
- United Nations. (2017). *2016 Demographic Yearbook*. New York.
- William g. Flanagan. (1993). *Contemporary Urban Sociology*. Cambridge: Cambridge University Press.



ภาคผนวก

จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY

แบบสอบถามเพื่อการวิจัย เรื่อง ปัจจัยทางเศรษฐกิจสังคมกับความคิดเห็นของประชาชนในการไม่เคารพกฎหมาย กรณีศึกษา พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522: บทบังคับการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์

ส่วนที่ 1 ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคล

- 1.1 เพศ ชาย หญิง
- 1.2 อายุ ปี
- 1.3 สถานภาพ โสด สมรส หม้าย/หย่าร้าง แยกกันอยู่
- 1.4 การศึกษาสูงสุด ต่ำกว่า ม.3 ม.3 ม.6 / ปวช. อนุปริญญา / ปวส.
 ปริญญาตรี สูงกว่าปริญญาตรี
- 1.5 ภูมิลำเนา กรุงเทพมหานคร (โปรดระบุเขต.....)
 ชลบุรี (โปรดระบุอำเภอ.....)
 อื่นๆ (โปรดระบุอำเภอและจังหวัด.....)
- 1.6 ถิ่นที่อยู่อาศัยปัจจุบัน กรุงเทพมหานคร (โปรดระบุเขต.....)
 ชลบุรี (โปรดระบุอำเภอ.....)
 อื่นๆ (โปรดระบุอำเภอและจังหวัด.....)

ส่วนที่ 2 ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยเศรษฐกิจและสังคม

- 2.1 อาชีพ (เลือกตอบอาชีพหลัก 1 อาชีพ)
 เกษตรกร รับจ้าง ค้าขาย ลูกจ้างบริษัทเอกชน
 ข้าราชการ/พนักงานราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ นักเรียน/นักศึกษา
 ไม่ประกอบอาชีพ อื่นๆ (โปรดระบุ).....
- 2.2 รายได้ต่อเดือน บาท
- 2.3 การเข้าร่วมกลุ่ม/องค์กรทางสังคม:
- 2.3.1 ท่านเป็นสมาชิกของกลุ่ม/สมาคม/สหกรณ์/องค์กรภายในชุมชนที่ท่านอาศัยอยู่หรือไม่
- ไม่ได้เป็น (ข้ามไปทำต่อในส่วนที่ 3)
- เป็นสมาชิกของ
- กลุ่มอาสาสมัครป้องกันอุบัติภัย

- กลุ่มหนึ่งตำบลหนึ่งผลิตภัณฑ์ (OTOP)
- กลุ่มส่งเสริมสุขภาพและอนามัยชุมชน
- กรรมการหมู่บ้าน
- อื่นๆ (โปรดระบุ.....)

2.3.2 เหตุผลในการเข้าร่วมกลุ่มองค์กรทางสังคม (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- มีความรู้/ประสบการณ์โดยตรง รักษาผลประโยชน์/พัฒนาชุมชน
- ได้รับการเสนอชื่อจากสมาชิกชุมชน ความสัมพันธ์อันดีในชุมชน
- อื่นๆ (โปรดระบุ.....)

ส่วนที่ 3 ประเด็นเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์และพฤติกรรมส่วนบุคคลต่อการสวมหมวกนิรภัย

3.1 การใช้และประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์

3.1.1 ท่านเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ที่ท่านขับขี่เป็นประจำหรือไม่

- ใช่ ไม่ใช่ (โปรดระบุความสัมพันธ์กับเจ้าของรถจักรยานยนต์...)

3.1.2 ท่านมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์หรือไม่

- มี ไม่มี

3.1.3 ท่านใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะหลักในการเดินทางมากี่ปี

โปรดระบุจำนวนปี : ปี

3.1.4 ท่านใช้รถจักรยานยนต์เดินทางเพื่อวัตถุประสงค์ใดเป็นหลัก

- ทำงาน เรียน อื่นๆ (โปรดระบุ.....)

3.1.5 โดยปกติท่านเป็นผู้ขับขี่หรือผู้โดยสาร

- ผู้ขับขี่ ผู้โดยสาร

3.2 พฤติกรรมส่วนบุคคลต่อการสวมหมวกนิรภัย

3.2.1 ท่านสวมใส่หมวกนิรภัยเป็นประจำหรือไม่

- ทุกครั้งที่ขับขี่ สวมใส่เป็นบางครั้ง ไม่เคยสวมใส่เลย

3.2.2 สาเหตุของการสวมใส่และไม่สวมใส่หมวกนิรภัยขณะขับขี่ (ตอบทั้งสองข้อ)

(1) ท่านสวมใส่หมวกนิรภัย เนื่องจากสาเหตุใด (เลือกเพียง 1 คำตอบ)

- ความปลอดภัย การกวาดขันของเจ้าหน้าที่ตำรวจ
- การรณรงค์ของท้องถิ่น บทลงโทษตามกฎหมาย
- อื่นๆ (โปรดระบุ.....)

(2) ท่าน ไม่สวมใส่หมวกนิรภัย เนื่องจากสาเหตุใด (เลือกเพียง 1 คำตอบ)

- ไม่มีหมวกนิรภัย ไม่สะดวกต่อการขับขี่ ขับขี่อยู่ภายในชุมชน
 เส้นทางขับขี่ไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจ ไม่เคยถูกลงโทษ
 ไม่เห็นความจำเป็น อื่นๆ (โปรดระบุ.....)

ส่วนที่ 4 ประเด็นเกี่ยวกับการรับรู้กฎหมายและทัศนคติต่อการสวมหมวกนิรภัย

4.1 พฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายและการรับรู้กฎหมายจราจร

4.1.1 ท่านเคยถูกเจ้าหน้าที่จับกุม/ตักเตือน/ออกใบสั่ง เนื่องจากกระทำผิดกฎจราจร
ในรอบปีที่ผ่านมากี่ครั้ง

- ไม่เคย 1-5 ครั้ง 5 ครั้งขึ้นไป

4.1.2 ท่านทราบหรือไม่ว่า การไม่สวมใส่หมวกนิรภัยขณะขับขี่เป็นการฝ่าฝืน

พรบ.จราจรทางบก พ.ศ.2522

- ทราบ ไม่ทราบ ไม่แน่ใจ

4.1.3 บุคคลที่มีอิทธิพลต่อการปฏิบัติตามกฎหมายบังคับสวมหมวกนิรภัยของท่าน

- เจ้าหน้าที่ตำรวจ ครอบครัว
 อาสาสมัครป้องกันอุบัติเหตุของชุมชน เจ้าหน้าที่สำนักงานขนส่ง

4.2 ทักษะคิดต่อการสวมหมวกนิรภัย

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย X ลงในช่องที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านมากที่สุดเพียงข้อเดียว

ประเด็นทัศนคติต่อการสวมหมวกนิรภัย	ระดับทัศนคติ				
	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง	ไม่เห็น ด้วย	เห็นด้วย	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	ไม่มี ความเห็น
1. หากขับขี่/โดยสารรถจักรยานยนต์ด้วยความระมัดระวัง ก็ไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัย					
2. การสวมหมวกนิรภัย ทำให้เกิดความรู้สึกมั่นใจในการขับขี่/โดยสารรถจักรยานยนต์มากขึ้น					
3. หมวกนิรภัยไม่สามารถบรรเทาการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน ในกรณีเกิดอุบัติเหตุได้					
4. หมวกนิรภัยทำให้ทัศนวิสัยในการขับขี่ลดลง					
5. การซื้อหมวกนิรภัย เป็นภาระค่าใช้จ่ายที่ไม่จำเป็น					
6. ผู้ขับขี่/ผู้โดยสาร สามารถเจรจากับเจ้าหน้าที่ได้ เพื่อไม่ให้ถูกตัดเตือนหรือออกใบสั่ง เนื่องจากไม่สวมใส่หมวกนิรภัย					
7. การบังคับตามกฎหมายให้สวมหมวกนิรภัย ทำให้ผู้ที่ใช้รถจักรยานยนต์ด้วยความระมัดระวังอยู่แล้วได้รับความลำบาก					
8. แม้ถูกเจ้าหน้าที่ออกใบสั่งบ่อยครั้ง จากการไม่สวมหมวกนิรภัย ก็ไม่ส่งผลเสียใดๆ ต่อพฤติกรรมการขับขี่					
9. บทลงโทษจากการไม่สวมหมวกนิรภัยไม่ร้ายแรงมากนัก					
10. เห็นผู้อื่นไม่สวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่แล้วไม่ถูกเจ้าหน้าที่ออกใบสั่ง และเห็นว่าไม่เกิดอันตรายในการขับขี่ จึงตัดสินใจไม่สวมหมวกนิรภัยเช่นกัน					

ส่วนที่ 5 ประเด็นเกี่ยวกับบริบทท้องถิ่นและทัศนคติการมีส่วนร่วมของประชาชน

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย X ลงในช่องที่ตรงกับข้อเท็จจริงของท่านมากที่สุดเพียงข้อเดียว

1. ด้านการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร

การมีส่วนร่วมของประชาชนในท้องถิ่น ด้านการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร	ระดับพฤติกรรมการมีส่วนร่วม			
	ไม่เคย	นานๆครั้ง	บ่อยครั้ง	ทุกครั้ง
1. ท่านได้ติดตามข้อมูลข่าวสารที่เกี่ยวกับกฎหมายจราจรจากภาครัฐ บ้างหรือไม่?				
2. ท่านรับทราบข้อมูลข่าวสารที่เป็นปัจจุบันเกี่ยวกับกฎหมายจราจร ภายในชุมชนของท่าน อย่างถูกต้องและเข้าใจง่าย บ้างหรือไม่?				
3. ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับกฎหมายจราจรที่ท่านได้รับทราบนั้น ท่านได้นำไปปฏิบัติตาม บ้างหรือไม่?				
4. ชุมชนของท่านมีการสื่อสารและให้ความรู้ที่ส่งเสริมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร และทำให้เห็นถึงประโยชน์ของการสวมหมวกนิรภัย บ้างหรือไม่?				
5. ท่านคิดว่า การรณรงค์สร้างความตระหนักในการสวมหมวกนิรภัยกันเองภายในชุมชน จะสามารถสร้างพฤติกรรมในการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับกฎหมายจราจร และการเคารพกฎหมายที่มากขึ้น บ้างหรือไม่?				

2. ด้านการวางแผนร่วมกัน

การมีส่วนร่วมของประชาชนในท้องถิ่น ด้านการวางแผนร่วมกัน	ระดับพฤติกรรมการมีส่วนร่วม			
	ไม่เลย	นานๆครั้ง	บ่อยครั้ง	ทุกครั้ง
1.ชุมชนของท่านมีเวที/ช่องทางเปิดรับการร้องเรียนปัญหาหรือให้ข้อมูลจากประชาชนเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการไม่สวมหมวกนิรภัย บ้างหรือไม่?				
2.ชุมชนของท่านมี/เคยมีแนวคิดในการจัดตั้งกลุ่มอาสาสมัครท้องถิ่น เพื่อสนับสนุนการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่รัฐ ในการส่งเสริมการเคารพกฎหมายจราจรทางบก บ้างหรือไม่?				
3.ท่านเข้าร่วมการประชุมหารือของชุมชน เพื่อเสนอปัญหาและพิจารณาแนวทางแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากการไม่สวมหมวกนิรภัย บ้างหรือไม่?				
4.ท่านแสดงความคิดเห็น สนับสนุนหรือคัดค้านต่อประเด็นปัญหาอุบัติเหตุที่เกิดจากการไม่สวมหมวกนิรภัย ของชุมชนอย่างสร้างสรรค์ และมีเหตุผล บ้างหรือไม่?				
5.ท่านคิดว่า การให้ประชาชนมีส่วนร่วมในการกำหนดแนวทางส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยกันเองภายในชุมชน จะนำไปสู่ผลสัมฤทธิ์ที่น่าพึงพอใจ มากกว่าการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่รัฐเพียงอย่างเดียว บ้างหรือไม่?				

3. ด้านการปฏิบัติและควบคุม

การมีส่วนร่วมของประชาชนในท้องถิ่น ด้านการปฏิบัติและควบคุม	ระดับพฤติกรรมการมีส่วนร่วม			
	ไม่เคย	นานๆครั้ง	บ่อยครั้ง	ทุกครั้ง
1.ท่านมีส่วนร่วมในการดำเนินกิจกรรมภายในชุมชน เพื่อเสนอแนวทางการปรับปรุงพัฒนาท้องถิ่น รวมไปถึงได้มีการติดตามผลการดำเนินงานของชุมชน บ้างหรือไม่?				
2.ท่านมีความเชื่อมั่นในการทำงานของเจ้าหน้าที่รัฐ ในการทำหน้าที่ตรวจตราการสวมหมวกนิรภัย บ้างหรือไม่?				
3.ท่านมีส่วนร่วมในการแลกเปลี่ยนข้อคิดเห็นกับเจ้าหน้าที่ตำรวจ/ขนส่ง/อื่นๆ ในการส่งเสริมการสวมหมวกนิรภัยภายในชุมชน บ้างหรือไม่?				
4.ท่านคิดว่า การร่วมมือระหว่างเจ้าหน้าที่รัฐและชุมชนอย่างใกล้ชิด จะสามารถช่วยสร้างพฤติกรรม การสวมหมวกนิรภัยอย่างยั่งยืน บ้างหรือไม่?				
5.ท่านคิดว่า การกำหนดบทลงโทษในระดับชุมชน เพื่อสนับสนุนการสร้างพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยภายในชุมชน จะสามารถส่งเสริมการมีส่วนร่วมภายในท้องถิ่นที่หวังผลได้ บ้างหรือไม่?				

-----ขอขอบคุณในความร่วมมือของท่าน-----

ประวัติผู้เขียน

ชื่อ-สกุล	รัชมงคล มงคลดาว
วัน เดือน ปี เกิด	25 สิงหาคม 2531
สถานที่เกิด	ชลบุรี
วุฒิการศึกษา	พ.ศ.2554 รป.บ., มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, เชียงใหม่
ที่อยู่ปัจจุบัน	256/9 ม.3 ต.บ้านสวน อ.เมือง จ.ชลบุรี



จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย
CHULALONGKORN UNIVERSITY