

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในการสวมหมวกนิรภัยของประชาชน:  
กรณีศึกษาเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรเมืองสมุทรปราการ  
อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ

Factors Relating to Motorbike Driver's behavior of Motorbike Helmet Wearing: A Case Study  
in Responsibility Area of Samutprakarn Provincial Police Station,  
Muang Samutprakarn District, Samutprakarn Province

วุฒิพงษ์ หอมดี<sup>1\*</sup> และ กมล สุปรียสุนทร<sup>2,3</sup>

Wutthipong Homdee<sup>1\*</sup> and Kamol Supreyasunthorn<sup>2,3</sup>

<sup>1\*</sup> นักศึกษาปริญญาโท หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาอาชญาวิทยาและการบริหารงานยุติธรรม สถาบันรัฐประศาสนศาสตร์  
วิทยาลัยรัฐกิจ มหาวิทยาลัยรังสิต ตำบลหลักหก อำเภอเมือง จังหวัดปทุมธานี

<sup>2</sup> อาจารย์พิเศษ หลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาอาชญาวิทยาและการบริหารงานยุติธรรม สถาบันรัฐประศาสนศาสตร์  
วิทยาลัยรัฐกิจ มหาวิทยาลัยรังสิต ตำบลหลักหก อำเภอเมือง จังหวัดปทุมธานี

<sup>3</sup> ผู้พิพากษา ศาลภาษีอากรกลาง

<sup>1\*</sup> Graduate Student in Master of Public Administration, Program in Criminology and Criminal Justice Administration,  
Institute of Public Administration, College of Government, Rangsit University, Lak-hok, Patumtanee, Thailand 12000

<sup>2</sup> Lecturer in in Master of Public Administration, Program in Criminology and Criminal Justice Administration,  
Institute of Public Administration, College of Government, Rangsit University, Lak-hok, Patumtanee, Thailand 12000

<sup>3</sup> Judge, The Central Tax Court

\*Corresponding author, E-mail: homdee4561@gmail.com

## บทคัดย่อ

การศึกษาวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของประชาชนในเขตพื้นที่  
รับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรเมืองสมุทรปราการ กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้คือ ประชาชนที่อาศัยอยู่ใน  
อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 400 คน เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลในครั้งนี้เป็น  
แบบสอบถาม มีค่า IOC 0.67-1.00 และความเชื่อมั่นทั้งฉบับ 0.89 สถิติที่ใช้ได้แก่ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน การ  
ทดสอบที (t-test) การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-Way ANOVA) ด้วยการทดสอบค่าเอฟ (F-test) และทำ  
การวิเคราะห์ข้อมูลเพิ่มเติมด้วยวิธี Scheffe ในกรณีที่ผลการวิเคราะห์ F-test พบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ  
ที่ระดับ .01 และ .05 ผลการวิจัยพบว่า พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของประชาชน พบว่าในภาพรวมอยู่ในระดับมาก  
เมื่อพิจารณาเป็นรายประเด็นเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย พบว่า สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่อ  
เดินทางในระยะไกล เลือกรับหมวกนิรภัยที่สวมง่ายและเมื่อเส้นทางที่เดินทางผ่านมีการจราจรพลุกพล่านจะสวม  
หมวกนิรภัย มี และแนะนำให้ผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัยขณะซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก  
ตามลำดับเมื่อทำการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์ ปัจจัยด้านความรู้ที่เกี่ยวกับ

การสวมหมวกนิรภัยและกฎหมายจราจรกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของประชาชน พบว่า ปัจจัยด้านข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์ ได้แก่ การเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ที่ใช้ (การเป็นเจ้าของรถ) ระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์มาเป็น (ประสบการณ์ในการขับขี่) มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ (การมีใบอนุญาตขับขี่) เคยฝ่าฝืนกฎจราจรและถูกจับกุมได้รับใบสั่งจำนวนกี่ครั้งในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา (ประสบการณ์การฝ่าฝืนกฎจราจรและถูกจับกุมได้รับใบสั่ง) เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา (ประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุ) เคยได้รับข่าวสารความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย (การรับรู้ข่าวสาร) และมีหมวกนิรภัยเป็นของตนเอง (การมีหมวกนิรภัย) ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของประชาชน ส่วนปัจจัยด้านความรู้ความเข้าใจที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยและกฎหมายจราจร มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของประชาชน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

*คำสำคัญ:* ปัจจัย พฤติกรรม หมวกนิรภัย

#### **Abstract**

This research was aims to study about factors related to the behavior of motorcycling helmet using in the people: a case study of the area under responsibility of provincial police, Muang Samutprakarn District, Samutprakarn Province. The data of questionnaire had from 400 peoples of Muang Samutprakarn District, Samutprakarn Province. A global awareness scale has a content validity by the IOC from 0.67-1.00. The Cronbach's alpha reliability coefficient was 0.89. Mean, standard deviation, t-test, One-Way ANOVA, F-test, and Scheffe's method was also applied to test the significant difference at the .01 and .05 level, especially in F-test analysis. The result was showed as following: In overall, the behavior of motorcycling helmet using in people who resident in area under responsibility of Muang Samutsakorn Provincial Police Station was at high level. In each issue arranging from high to low level was showed that the people was using the helmet for long travel, using only the attractive helmet, and using the helmet between ridings on traffic jammed road, respectively. In issue of introducing others about using the helmet between ridings on a pillion was at high level. About factor related analysis such as motorcycle using data, knowledge about motorcycling helmet, and traffic laws towards the behavior of motorcycling helmet using in people who resident in area under responsibility of Muang Samutsakorn Provincial Police Station, the results were showed that factor of motorcycle using data (motorcycle occupation), period of motorcycle used (experience in motorcycle riding), owning to driving license (driving license occupation) to against the rule of traffic law and to accept ticket within a year (experience in breaking to traffic law and accepted ticket from officers), be accident from motorcycle riding within a year (experience in street accident), to receive that information about the helmet (acknowledge to information), and to owning of the helmet (having the helmet) was not related to the behavior of motorcycling helmet using in people who resident in area under responsibility of Muang Samutsakorn Provincial Police Station. About factor related to the understanding towards motorcycling helmet using and traffic rules, the result was showed that the factors related to people who resident in area under responsibility of Muang Samutsakorn Provincial Police Station at the .05 level.

*Keywords:* factor, behavior, motorbike helmet

## 1. บทนำ

จังหวัดสมุทรปราการเป็นจังหวัดที่ตั้งอยู่ใกล้กับเมืองหลวงนั่นคือ กรุงเทพมหานคร ทำการขยายตัวของจังหวัดสมุทรปราการเจริญเติบโตไปอย่างรวดเร็ว เช่น การเจริญเติบโตทางด้านเศรษฐกิจ อุตสาหกรรมการพาณิชย์ การคมนาคมทั้งทางบก ทางเรือ ทางอากาศ และอื่นๆ อีกหลายประการ ทำให้มีจำนวนประชากรเพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในอัตราที่สูงทั้งประชากรหลักและประชากรแฝงเมื่อเทียบกับจังหวัดอื่นๆ ทำให้การบริการขั้นพื้นฐานของจังหวัดสมุทรปราการไม่เพียงพอต่อความต้องการของประชากรในพื้นที่ ทำให้เกิดปัญหาต่างๆ ตามมาเช่น ปัญหาอาชญากรรม ปัญหาสังคม ปัญหาการจราจร การประพาศติศึกษากฎหมายต่างๆ เช่น การจราจร โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหาด้านการจราจร เกิดการจราจรติดขัดอย่างหนัก และบวกกับการการประพาศติศึกษากฎหมายจราจรอย่างสม่ำเสมอ ซึ่งมีผลโดยตรงต่อการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ สังคม การเมือง การลงทุน การท่องเที่ยว จึงจำเป็นอย่างที่ต้องการหาทางแก้ไขอย่างเร่งด่วน ปัญหาการจราจรในเขตเมืองหลวง ทำการสำรวจระหว่างวันที่ 17-19 มกราคม พ.ศ. 2556 จากประชาชนที่มีอายุตั้งแต่ 18 ปีขึ้นไปและพักอาศัยอยู่ในกรุงเทพฯ จำนวน 1,500 คนกระจายทุกระดับการศึกษาและอาชีพทั้ง 50 เขต เกี่ยวกับสาเหตุของปัญหาการจราจรติดขัดในเมืองหลวงและแนวทางการแก้ไขจากการสำรวจเกี่ยวกับสาเหตุที่ทำให้การจราจรติดขัดมากที่สุด พบว่าคนกรุงเทพฯ ร้อยละ 65.73 ระบุว่า มีสาเหตุมาจากคนออกรถใหม่เพิ่มมากขึ้นและนโยบายรถคันแรกรองลงมาร้อยละ 18.73 เป็นการไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบวินัยจราจร เช่น การกีดขวางช่องการจราจร จุดใดที่ห้ามจอด ร้อยละ 6.53 ระบบขนส่งมวลชนสาธารณะไม่เพียงพอ ร้อยละ 3.33 เกิดจากการบริหารงานที่ผิดพลาดของกรุงเทพมหานคร และตำรวจร้อยละ 3.20 เกิดจากการเติบโตของเขตเมือง

หลวงและการเพิ่มขึ้นของประชากรและร้อยละ 1.60 อื่นๆ เช่น ถนนชำรุด การซ่อมบำรุงถนนและอุบัติเหตุระบบขนส่งมวลชนให้ครอบคลุมทั่วทุกพื้นที่รองลงมา ร้อยละ 33.87 ระบุว่าควรปฏิบัติตามกฎระเบียบวินัยจราจรร้อยละ 7.60 ระบุว่า ควรเพิ่มภาษีรถยนต์ร้อยละ 3.60 ระบุว่า ควรมีนโยบายลดหรือจำกัดปริมาณการใช้รถยนต์ โดยเฉพาะรถยนต์ที่มีอายุการใช้งานมานาน ร้อยละ 2.53 ขยายเมืองหลวงหรือปรับระบบผังเมืองให้รองรับการขยายตัวและร้อยละ 4.47 อื่นๆ เช่น การเพิ่มช่องทางจราจร/สะพานข้ามแยก การจัดช่วงเวลาการเข้าเรียน/ทำงาน ใช้รถบริการสาธารณะขณะที่ร้อยละ 4.87 ระบุว่า เป็นปัญหาที่แก้ไขได้ยากและไม่แน่ใจว่าจะทำได้หรือไม่ (นิคัาโพล, 2556)

นอกจากนั้นจากการสำรวจสาเหตุการตาย 5 อันดับแรกของประเทศไทยพบว่า ประชาชนมีสาเหตุการตายด้วยโรคหัวใจเป็นอันดับหนึ่ง รองลงมาได้แก่ อุบัติเหตุ โรคมะเร็งและโรคความดันโลหิตสูง และการฆ่าตัวตายตามลำดับ (สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข, 2553 อ้างถึงใน นุพผา ลากทวี, 2555) จะเห็นได้ว่าสาเหตุการตายเป็นลำดับต้นๆ ที่เป็นปัญหาจราจร สถิติผู้เสียชีวิต บาดเจ็บจาก อุบัติเหตุทางถนนในช่วงเทศกาลปีใหม่ (ศูนย์ปฏิบัติการร่วม ป้องกันลดอุบัติเหตุทางถนน, 2551 อ้างถึงใน นุพผา ลากทวี, 2555) เกิดอุบัติเหตุจำนวน 858 ครั้ง มีผู้เสียชีวิต 74 คน บาดเจ็บ 950 คน สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุดได้แก่ เมาแล้วขับ ร้อยละ 46.97 รองลงมา ได้แก่ ขับรถเร็ว ร้อยละ 24.13 ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดได้แก่ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 85.42 รองลงมาได้แก่รถปิกอัพ ร้อยละ 7.23 อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้นบนทางตรงของถนนนอกเขตทางหลวงแผ่นดิน ร้อยละ 70.05 ในช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ สูงสุด เวลา 16.01-20.00 น. คิดเป็นร้อยละ 31.7 ตามมาตรการ 3 ม 2 ข 1 ร เมื่อเปรียบเทียบกับ จำนวนยานพาหนะที่

เรียกตรวจพบว่าไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 9.06 รองลงมาได้แก่ รถจักรยานยนต์ไม่ปลอดภัย ร้อยละ 3.58 ร้อยละของผู้กระทำความผิดและถูกดำเนินคดีแต่ละมาตรการ ได้แก่ ไม่มีใบขับขี่ ร้อยละ 34.31 รองลงมาได้แก่ ไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 32.62 โดย จะเห็นได้ว่าเมื่อเกิดอุบัติเหตุผู้ขับขี่และผู้โดยสารมักจะพุ่งลอยไปข้างหน้า โอกาสที่ศีรษะจะ กระแทกวัตถุข้างหน้ามีมาก จะทำให้เกิดการบาดเจ็บที่ศีรษะและสมอง ส่งผลให้เกิดความพิการและอันตรายต่อชีวิตได้ หมวกนิรภัยเป็นอุปกรณ์สำคัญในการลดความรุนแรงของการบาดเจ็บที่เกิดขึ้นบริเวณศีรษะได้เป็นอย่างดีจากสถิติพบว่าเมื่อเกิดอุบัติเหตุผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยจะได้รับบาดเจ็บบริเวณศีรษะมากกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัยถึง 2-3 เท่า ทำให้ประเทศไทยที่ควรต้องเร่งดำเนินการ แก้ไขอย่างถูกวิธี จึงทำให้ต้องลดและป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์และลดความสูญเสีย รัฐบาลได้มีมาตรการหลายรูปแบบ รูปแบบหนึ่งคือรัฐบาลกำหนดนโยบายออกกฎหมายบังคับใช้ หมวกนิรภัยในการขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ (บุพผา ลากทวี, 2555)

มีการศึกษาวิจัยในหลายประเทศ พบว่าการสวมหมวกนิรภัยสามารถลดอัตราการตายหรือการบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้อย่างมีประสิทธิภาพ จากการศึกษาที่ผ่านมาพบว่า พฤติกรรมเสี่ยงสำคัญของผู้บาดเจ็บจากการใช้รถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัยมากถึงร้อยละ 86.21 ดังนั้นควรมีมาตรการป้องกันแก้ไขปัญหาโดยให้ผู้ขับขี่เคารพกฎจราจรอย่างเคร่งครัด รวมทั้งการส่งเสริมให้มีการสวมหมวกนิรภัยโดยกระทรวงมหาดไทย ได้ออกกฎหมายสำหรับผู้ขับขี่และคนโดยสารหรือผู้ซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะรวมทั้งการทำให้ประชาชนหันมาให้ความสำคัญและเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในการ ใช้หมวกนิรภัยขณะขับขี่เนื่องจาก

หมวกนิรภัยมีความสำคัญต่อการป้องกันการบาดเจ็บหรือการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ดังนั้นควรที่จะส่งเสริม รมรงค์ และประชาสัมพันธ์ให้ผู้ใช้รถจักรยานยนต์เห็นความสำคัญของการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ทุกครั้ง (บุพผา ลากทวี, 2555)

จากสถิติของผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร (ตารางที่ 1.1) พบว่า ในปี พ.ศ.2553-2556 ในข้อหาที่ 20 ไม่สวมหมวกนิรภัยประชาชนในเขตอำเภอเมืองสมุทรปราการมีกระทำความผิดกฎหมายจราจร จะเห็นในว่าจำนวนสถิติคดีมีเพิ่มขึ้นและลดลงสลับกัน แต่จำนวนการกระทำความผิดก็ยังสูงอยู่หากเปรียบเทียบกับข้อหาที่ 98 ยินยอมให้ผู้ซ้อนท้ายไม่สวมหมวกนิรภัย ซึ่งมีจำนวนผู้กระทำความผิดน้อยกว่าหากนำมาเปรียบเทียบกับ แต่เนื่องจากบางปี บางข้อหา เจ้าหน้าที่ตำรวจมีการกวาดขัน มีการจับอย่างสม่ำเสมอจึงทำให้จำนวนผู้กระทำความผิดลดลง แต่อย่างไรในบางปีซึ่งทั้ง 2 ข้อหา มีจำนวนผู้กระทำความผิดสูง เนื่องจากความสามารถจับจำกัดในเรื่องต่างๆ ของเจ้าหน้าที่ตำรวจ เช่น กำลังเจ้าหน้าที่ ความทันสมัยของเทคโนโลยี ซึ่งเป็นอุปสรรคของเจ้าหน้าที่ ซึ่งสถิติของผู้กระทำแสดงในตารางที่ 1.1

ตารางที่ 1.1 แสดงถึงสถิติการจับกุมผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับกฎหมายจราจร พ.ศ.2553-2556

ข้อหาที่	พ.ศ.			
	2553	2554	2555	2556
ข้อหาที่ 20 ไม่สวมหมวกนิรภัย	9,376	11,316	9,477	6,384
ข้อหาที่ 98 ยินยอมให้ผู้ซ้อนท้ายไม่สวมหมวกนิรภัย	186	446	252	9,056

ที่มา: สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมือง สมุทรปราการ พ.ศ.2556:  
ข้อมูล ณ วันที่ 30 ธันวาคม พ.ศ.2556

จากที่มาและความสำคัญปัญหาที่กล่าวมา ปัญหาต่างๆ ที่เกิดขึ้นรวมถึงจำนวนสถิติที่เกิดขึ้นในการกระทำผิดกฎหมายจราจรจนเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุต่างๆ ที่เกิดขึ้นบนท้องถนน ทำให้ผู้วิจัยสนใจศึกษาถึงปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในการสวมหมวกนิรภัยของประชาชน: กรณีศึกษาเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรเมืองสมุทรปราการ อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ เพื่อหามาตรการแก้ไขอย่างเป็นรูปธรรมเพื่อช่วยแก้ไขปัญหาค่าการกระทำผิดกฎหมายจราจร

## 2. วัตถุประสงค์

เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในการสวมหมวกนิรภัยของประชาชน: กรณีศึกษาเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจภูธรเมืองสมุทรปราการ อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ

## 3. วิธีดำเนินการวิจัย

### 3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้คือ ประชากรที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้คือ ประชาชนที่อาศัยอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ จำนวน 194,075 คน (จังหวัดสมุทรปราการ, 2556)

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้คือ ประชาชนที่อาศัยอยู่ในอำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ กำหนดกลุ่มตัวอย่างด้วยการใช้ตารางสำเร็จรูปของ Taro Yamane ที่ระดับความเชื่อมั่น 95% ระดับความคลาดเคลื่อน  $\pm 5\%$  ใช้กลุ่มตัวอย่างขั้นต่ำ 400 คน และใช้วิธีการสุ่มอย่างง่าย

### 3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลในครั้งนี้เป็นแบบสอบถาม ซึ่งได้สร้างขึ้นตามวัตถุประสงค์ ขอบเขตเนื้อหา และกรอบแนวคิดที่กำหนดไว้ข้างต้นโดยผู้ตอบเป็นผู้อ่านคำถามและกรอก

คำตอบด้วยตนเอง เครื่องมือที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น แบ่งออกเป็น 3 ตอนดังนี้

ตอนที่ 1 ปัจจัยด้านข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์ ประกอบด้วย ระยะเวลาในการขับขี่จักรยานยนต์ ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุการเป็นเจ้าของรถการมีใบอนุญาตใบขับขี่ประสบการณ์ในการกระทำผิดการมีหมวกนิรภัย ลักษณะของแบบสอบถามเป็นแบบตรวจสอบรายการ

ตอนที่ 2 ปัจจัยด้านความรู้ที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยและกฎหมายจราจรมีลักษณะเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า ซึ่งกำหนดการให้คะแนนคำตอบของแบบสอบถามดังนี้ (บุญชม ศรีสะอาด, 2545) โดยที่

5 หมายถึง มากที่สุด

4 หมายถึง มาก

3 หมายถึง ปานกลาง

2 หมายถึง น้อย

1 หมายถึง น้อยที่สุด

ตอนที่ 3 พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของประชาชนมีลักษณะเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า ซึ่งกำหนดการให้คะแนนคำตอบของแบบสอบถามดังนี้ (บุญชม ศรีสะอาด, 2545) โดยที่

5 หมายถึง มากที่สุด

4 หมายถึง มาก

3 หมายถึง ปานกลาง

2 หมายถึง น้อย

1 หมายถึง น้อยที่สุด

### 3.3 การสร้างเครื่องมือ

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในการสวมหมวกนิรภัยของประชาชน: กรณีศึกษาเขตพื้นที่รับผิดชอบ

ของสถานีดำรงวิทยุรเมืองสมุทรปราการ อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ ผู้วิจัยดำเนินการสร้างและพัฒนาขึ้น โดยมีขั้นตอนต่อไปนี้

3.3.1 ศึกษาแนวคิดทฤษฎีผลงาน และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในการสวมหมวกนิรภัยของประชาชน: กรณีศึกษาเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีดำรงวิทยุรเมืองสมุทรปราการ อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ เพื่อนำมาเป็นข้อมูลในการกำหนดขอบเขตและเนื้อหาของแบบสอบถาม

3.3.2 ร่างและเขียนข้อความตามขอบเขตเนื้อหาของแบบสอบถามที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในการสวมหมวกนิรภัยของประชาชน: กรณีศึกษาเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีดำรงวิทยุรเมืองสมุทรปราการ อำเภอเมืองสมุทรปราการ จังหวัดสมุทรปราการ

3.3.3 จัดทำแบบสอบถามโดยเรียงลำดับคำถามตามความสำคัญ

3.3.4 นำแบบสอบถามที่สร้างแล้วไปให้อาจารย์ที่ปรึกษาผู้เชี่ยวชาญทางด้านอาชญาวิทยาตรวจสอบแล้วนำมาปรับปรุงตามคำแนะนำของอาจารย์ที่ปรึกษาและผู้เชี่ยวชาญ

3.3.5 เมื่ออาจารย์ที่ปรึกษาตรวจสอบเสร็จแล้ว ขั้นตอนต่อไปก็นำแบบสอบถามไปให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบความสอดคล้อง และความตรงเชิงเนื้อหา (Index of Item Objective Congruence: IOC)

3.3.6 นำแบบสอบถามมาวิเคราะห์ หาค่า IOC ค่าดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามในแบบสอบถามกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย คำนวณจากสูตรค่า IOC ดังนี้ (บุญธรรม กิจปริดาบริสุทธิ, 2553)

$$\text{ใช้สูตร } IOC = \frac{\sum R}{N}$$

เมื่อ IOC = ค่าดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อถามกับประเด็นการวิจัย

$\sum R$  = ผลรวมคะแนนความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญทั้งหมด

N = จำนวนผู้เชี่ยวชาญ

ค่า IOC ที่ได้จะต้อง  $\geq 0.60$  ขึ้นไปจึงจะใช้ได้ ถ้าต่ำกว่าจะต้องปรับปรุง ซึ่งได้ค่า IOC 0.67-1.00

3.3.7 ปรับปรุงแก้ไขแบบสอบถามตามผู้เชี่ยวชาญแนะนำ

3.3.8 นำแบบสอบถามไปทดลองใช้กับประชาชนที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 30 คน เพื่อวิเคราะห์หาความเชื่อมั่นทั้งฉบับ โดยใช้สูตรสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค โดยกำหนดเกณฑ์ค่าความเชื่อมั่นของแบบทดสอบทั้งฉบับต้องมีค่าตั้งแต่ 0.60 ขึ้นไป (บุญธรรม กิจปริดาบริสุทธิ, 2553) ซึ่งได้ค่าความเชื่อมั่นทั้งฉบับเท่ากับ 0.89

3.3.9 ปรับปรุงแก้ไขแบบสอบถามบางข้อที่มีค่าความเชื่อมั่นต่ำ

3.3.10 จัดทำแบบสอบถามให้อยู่ในรูปที่สมบูรณ์อีกครั้งและนำไปใช้ในการวิจัยต่อไป

### 3.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากผู้ตอบแบบสอบถามนำมาประมวลผล และวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS V.22 โดยจำแนกดังนี้

3.5.1 ปัจจัยด้านข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์ได้แก่ระยะเวลาในการขับขี่จักรยานยนต์ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุการเป็นเจ้าของรถการมีใบอนุญาตใบขับขี่ประสบการณ์ในการกระทำผิดการมีหมวกนิรภัยวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ค่าความถี่และร้อยละ

3.5.2 ปัจจัยด้านความรู้ที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยและกฎหมายจราจร และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของประชาชน วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิง



พรรณนา ในการบรรยายข้อมูลและนำเสนอในรูปแบบตารางประกอบความเรียง ได้แก่ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และแปลความหมายค่าเฉลี่ยดังนี้ (บุญชม ศรีสะอาด, 2545)

- 4.51-5.00 หมายถึง มีความคิดเห็นมากที่สุด
- 3.51-4.50 หมายถึง มีความคิดเห็นมาก
- 2.51-3.50 หมายถึง มีความคิดเห็นปานกลาง
- 1.51-2.50 หมายถึง มีความคิดเห็นน้อย
- 1.00-1.50 หมายถึง มีความคิดเห็นน้อยที่สุด

#### 4. ผลการวิจัยและข้อวิจารณ์

##### 4.1 ปัจจัยด้านข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยด้านข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์ พบว่า การเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ที่ใช้ (การเป็นเจ้าของรถ) มากกว่าครึ่งเป็นเจ้าของรถที่ขับขี่ ร้อยละ 56.75 ระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 7-9 ปี ร้อยละ 33.50 ส่วนใหญ่มีใบอนุญาตขับขี่ชั่วคราว 5 ปี ร้อยละ 48.75 เคยฝ่าฝืนกฎจราจรและถูกจับกุมได้รับใบสั่งจำนวน 1 ครั้งในรอบปีที่ผ่านมา ร้อยละ 27.25 เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ 1 ครั้งในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา ร้อยละ 25.75 การได้รับข่าวสารความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย (การรับรู้ข่าวสาร) มากกว่าครึ่งไม่เคยได้รับข่าวสารความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย ร้อยละ 65.50 และมากกว่าครึ่งมีหมวกนิรภัยเป็นของตนเอง (การมีหมวกนิรภัย) ร้อยละ 78.25

##### 4.2 ปัจจัยด้านความรู้ที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยและกฎหมายจราจร

ผลการวิเคราะห์ปัจจัยด้านความรู้ที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยและกฎหมายจราจร พบว่า ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X}=3.69, SD=0.29$ ) เมื่อพิจารณาเป็นรายประเด็นเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย พบว่า หมวกนิรภัย หมายถึง หมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกัน

อันตรายในขณะที่และโดยสารรถจักรยานยนต์ มีความรู้อยู่ในระดับมาก ( $\bar{X}=3.90, SD=0.30$ ) รองลงมาคือ กฎหมายหมวกนิรภัยได้กำหนดไว้ว่าหมวกนิรภัยจะต้องได้มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม (มอก.) เท่านั้น และบุคคลต่อไปนี้ไม่สามารถที่จะขับขี่รถจักรยานยนต์และสวมหมวกนิรภัย เช่น ภิกษุ สามเณร นักพรต นักบวช หรือผู้นับลัทธิศาสนาอื่นใด มีความรู้อยู่ในระดับมาก ( $\bar{X}=3.87, SD=0.34$ ) และกฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัย มีความรู้อยู่ในระดับมาก ( $\bar{X}=3.84, SD=0.37$ ) ตามลำดับ

##### 4.3 พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของประชาชน

ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของประชาชน พบว่า ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X}=3.58, SD=0.49$ ) เมื่อพิจารณาเป็นรายประเด็นเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย พบว่า สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่อเดินทางในระยะไกล มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X}=3.80, SD=0.48$ ) รองลงมาคือ เลือกลักษณะหมวกนิรภัยที่สวยงามและเมื่อเส้นทางที่เดินทางผ่านมีการจราจรพลุกพล่านจะสวมหมวกนิรภัย มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X}=3.76, SD=0.50$ ) และแนะนำให้ผู้อื่นสวมหมวกนิรภัยขณะซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมาก ( $\bar{X}=3.74, SD=0.51$ ) ตามลำดับ

##### 4.4 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์ ปัจจัยด้านความรู้ที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยและกฎหมายจราจรกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของประชาชน

ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์ ปัจจัยด้านความรู้ที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยและกฎหมายจราจรกับ

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของประชาชน พบว่า ปัจจัยด้านข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์ ได้แก่ การเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ที่ใช้ (การเป็นเจ้าของรถ) ระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์มาเป็น (ประสบการณ์ในการขับขี่) มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ (การมีใบอนุญาตขับขี่) เคยฝ่าฝืนกฎจราจรและถูกจับกุมได้รับใบสั่งจำนวนกี่ครั้งในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา (ประสบการณ์การฝ่าฝืนกฎจราจรและถูกจับกุมได้รับใบสั่ง) เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา (ประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุ) เคยได้รับข่าวสารความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย (การรับรู้ข่าวสาร) และมีหมวกนิรภัยเป็นของตนเอง (การมีหมวกนิรภัย) ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของประชาชน ส่วนปัจจัยด้านความรู้ความเข้าใจที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยและกฎหมายจราจร มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของประชาชน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

## 5. การอภิปรายผล

จากผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อการสวมหมวกนิรภัยของประชาชน: กรณีศึกษาเขตพื้นที่รับผิดชอบของสถานีตำรวจนครบาลจตุจักร อำเภอเมือง จังหวัดสมุทรปราการ มีประเด็นที่ค้นพบควรแก่การอภิปรายผล ดังนี้

พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของประชาชน พบว่า ในภาพรวมอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายประเด็นเรียงลำดับจากมากไปหาน้อย พบว่า สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์เมื่อเดินทางในระยะไกล เลือกรับสวมหมวกนิรภัยที่สวยงามและเมื่อเส้นทางที่เดินทางผ่านมีการจราจรพลุกพล่านจะสวมหมวกนิรภัย มี และแนะนำให้ผู้ขับขี่สวมหมวกนิรภัยขณะ

ขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความคิดเห็นอยู่ในระดับมากตามลำดับ เมื่อทำการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์ ปัจจัยด้านความรู้ที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยและกฎหมายจราจร กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของประชาชน พบว่า ปัจจัยด้านข้อมูลการใช้รถจักรยานยนต์ ได้แก่ การเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ที่ใช้ (การเป็นเจ้าของรถ) ระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์มาเป็น (ประสบการณ์ในการขับขี่) มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ (การมีใบอนุญาตขับขี่) เคยฝ่าฝืนกฎจราจรและถูกจับกุมได้รับใบสั่งจำนวนกี่ครั้งในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา (ประสบการณ์การฝ่าฝืนกฎจราจรและถูกจับกุมได้รับใบสั่ง) เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา (ประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุ) เคยได้รับข่าวสารความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย (การรับรู้ข่าวสาร) และมีหมวกนิรภัยเป็นของตนเอง (การมีหมวกนิรภัย) ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของประชาชน ส่วนปัจจัยด้านความรู้ความเข้าใจที่เกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยและกฎหมายจราจร มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของประชาชน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 สอดคล้องกับงานวิจัยของณัฐพัชร วัชระธรรมมา (2551) ทำการศึกษาเรื่องความรู้และพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์: ศึกษากรณีผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่ตำรวจนครบาลจตุจักรจะเห็นผลการศึกษาพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้หมวกนิรภัยระดับมากที่สุดคิดเป็นร้อยละ 72.86 รองลงมา มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่บังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยระดับมากคิดเป็นร้อยละ 32.10 และมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายที่ยังบังคับใช้หมวกนิรภัยระดับน้อยคิดเป็นร้อยละ 3.80 ในภาพรวมผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่ตำรวจนครบาลจตุจักรจะ



น้อยมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยค่อนข้างเหมาะสม ปัจจัยด้านการเป็นเจ้าของรถ ปัจจัยด้านประสบการณ์ในการขับขี่ และปัจจัยด้านกรมีหมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมในการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนปัจจัยด้านการมีใบอนุญาตขับขี่ ปัจจัยด้านประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ ปัจจัยด้านประสบการณ์การกระทำ ความผิด และปัจจัยด้านการรับรู้ข้อมูลข่าวสาร ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่ตำรวจนครบาลจระเข้ น้อย เลอศักดิ์ ศิริรูป (2552) ทำการศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตรับผิดชอบขององค์การบริหารส่วนตำบลปอพลอย อำเภอปอไร จังหวัดตราด ผลการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยโดยสวมเป็นบางครั้งมากที่สุดพบร้อยละ 59.33 อายุ อาชีพและทัศนคติเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .05 ส่วนเพศ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส รายได้ การเคยได้รับอุบัติเหตุ และความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

## 6. ข้อเสนอแนะ

### 6.1 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งนี้

6.1.1 ควรมีการให้ความรู้ความเข้าใจประชาชนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เกี่ยวกับกฎหมายบังคับใช้หมวกนิรภัยในปัจจุบัน และกฎหมายบังคับใช้หมวกนิรภัยทั่วประเทศตั้งแต่วันที่ 1 ม.ค. 39

6.1.2 ควรจัดกิจกรรมรณรงค์ส่งเสริมให้ประชาชนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เลือกสวมหมวกนิรภัยที่มีราคาถูกแต่ได้มาตรฐานและสวมใส่สะดวกสบาย

6.1.3 ควรมีการประชาสัมพันธ์ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับข่าวสารจราจร เพื่อให้ประชาชนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ได้รับข่าวสารหรือความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย

### 6.2 ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

6.2.1 ควรมีการศึกษาเพิ่มเติมเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อการสวมหมวกนิรภัยของประชาชนเพื่อนำข้อมูลไปสร้างรูปแบบที่เหมาะสม

6.2.2 ควรทำการศึกษารูปแบบการรณรงค์ส่งเสริมให้ประชาชนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างสม่ำเสมอและเกิดประสิทธิภาพ

## 7. เอกสารอ้างอิง

ณัฐพัชร์ วงศ์ธรรมมา. (2551). ความรู้และพฤติกรรม การ ส ว ม ห ม ว ก น อ ร ัก ข อ ง ผู้ ใ ช้ ร ัก ข อ ย าน ย น ต์ : ส อ ก ษ า ก ร ณี ผู้ ใ ช้ ร ัก ข อ ย าน ย น ต์ ใน เ ช ต พ ื น ที่ ต ำ ร ว จ น ค ร บ าล จ ร เ ข้ น อ ย . วิ ท ย า น ิ พ น ธ์ ป ริญ ญ า ม หา บั ฒ จ ิด , ส ำ ข ำ วิ ช ำ ร ัฐ ป ระ ส ำ ส น ส ำ ส ต ร์ วิ ท ย ำ ล ำ ย บ ริ ห ำ ร ช ุ ก ิจ , ม หา วิ ท ย ำ ล ำ ย บ ู ร ำ .

นิต้าโพล. 2556. นิต้าโพล. “ปัญหาการจราจรในเขตเมืองหลวง.” [ออนไลน์] เข้าถึงได้จาก: [http://nidapoll.nida.ac.th/contents\\_all\\_page6.html](http://nidapoll.nida.ac.th/contents_all_page6.html), 18 มีนาคม 2557.

บุญชม ศรีสะอาด. (2545). การวิจัยเบื้องต้น. (พิมพ์ครั้งที่ 7). กรุงเทพฯ : สุวีริยาสาส์น.

บุญธรรม กิจปรีดาบริสุทธ์.(2553). เทคนิคการสร้างเครื่องมือรวบรวมข้อมูลสำหรับการวิจัย (พิมพ์ครั้งที่ 7). กรุงเทพฯ: ศรีอนันต์การพิมพ์.

บุพผา ลากทวิ. (2555). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้บาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โรงพยาบาลธรรมศาสตร์เฉลิมพระเกียรติ. งานการ

พยาบาลผู้ช่วยศัลยกรรมอุบัติเหตุและฉุกเฉิน 1,  
โรงพยาบาลธรรมศาสตร์เฉลิมพระเกียรติ.

สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมือง สมุทรปราการ. (2555).

สถิติสถิติการจับกุมผู้กระทำความผิดเกี่ยวกับกฎหมาย  
จราจร พ.ศ.2553-2556.สมุทรปราการ: สถานี  
ตำรวจภูธรอำเภอเมือง สมุทรปราการ.

เลอศักดิ์ ศิริรูป. (2552). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อ  
พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่  
รถจักรยานยนต์ในเขตรับผิดชอบขององค์การ  
บริหารส่วนตำบลบ่อพลอย อำเภอบ่อไร่  
จังหวัดตราด. ตราด: สำนักงานสาธารณสุข  
อำเภอบ่อไร่ จังหวัดตราด.

มหาวิทยาลัยรังสิต