

๖๖3.12565

๗๖37



เพิ่มเติมนัย : ความเชื่อ ทัศนคติและการใช้

22 พ.ย. 2538



งานวิจัยนี้ได้รับทุนอุดหนุนการวิจัยจาก
สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ
สำนักนายกรัฐมนตรี
พฤษภาคม 2537

195476

คำนำ

งานวิจัยเรื่อง "เข้มขัฒนิริภย : ความเชื่อ ทัศนคติ และการใช้" เป็นความคิดริเริ่มของสำนักงานคณะกรรมการป้องกันอับัติภยแห่งชาติ สำนักนายกรัฎรมนตรี และได้มอบหมายให้ผู้วิจัยดาเนินการวิจัยพร้อมทั้งให้การสนับสนุนในด้านค่าใช้จ่ายในการดาเนินการ ผู้วิจัยขอขอบคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ ที่นี้ด้วย

ขอขอบคุณ ดร.ณรงค์ เทียนสง เลขานุการคณะกรรมการป้องกันอับัติภยแห่งชาติ ที่กรุณาให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ในการวิจัยนี้ ขอขอบคุณ คุณสุธี สุทธิสมบุรณ ผู้อำนวยการกองงานคณะที่ปรึกษาและกรรมาการ และผู้ช่วยเลขานุการคณะกรรมการป้องกันอับัติภยแห่งชาติ และคุณปริชาพล ติยานันท์ แห่งสำนักงานคณะกรรมการป้องกันอับัติภยแห่งชาติ ที่กรุณาประสานงานและอำนวยการความสะดวกในการวิจัยเรื่องนี้ ตั้งแต่เริ่มแรกจนกระทั่งสิ้นสุดการวิจัย

ขอขอบคุณผู้ตอบแบบสอบถามทุกท่านที่กรุณาสละเวลาในการให้ข้อมูลและตอบแบบสอบถาม ขอขอบคุณนักวิจัยผู้เก็บข้อมูลในการวิจัยนี้ทุกท่านที่กรุณาอดทนและใช้ความพยายามในการเก็บข้อมูล ถ้าหากไม่ได้รับความร่วมมือจากท่าน งานวิจัยนี้คงจะสำเร็จได้โดยยาก

การวิจัยเกี่ยวกับเข้มขัฒนิริภย เพิ่งจะเริ่มต้นในประเทศไทยทั้ง ๆ ที่คนไทยส่วนหนึ่งได้เห็นประโยชน์และคุณค่าของเข้มขัฒนิริภยมานานแล้ว ดังนั้นเอกสารอ้างอิงในการวิจัยนี้จึงเป็นของต่างประเทศเป็นส่วนใหญ่ ลักษณะดังกล่าวนี้ยั่วและท้าทายให้ผู้วิจัยตรวจสอบว่าข้อค้นพบในต่างประเทศนั้นจะเป็นจริงในบริบทของสังคมไทยหรือไม่

งานวิจัยฉบับนี้เป็นเพียงจุดเริ่มต้นจุดหนึ่งในการศึกษาเกี่ยวกับเข้มขัฒนิริภยในประเทศไทย ยังมีประเด็นที่ควรจะศึกษาให้ครอบคลุมและลึกซึ้งต่อไปอีกมาก จึงหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้มีการวิจัยให้กว้างขวางต่อไปอีก

คุณค่าของงานวิจัยขึ้นอยู่กับการนำเอาไปใช้ หวังว่างานวิจัยนี้จะเป็นประโยชน์ในการป้องกันอับัติภยจากการจรรยาจรได้บ้างตามสมควร

เสรีมศักดิ์ วิศาลาภรณ์

บัณฑิตวิทยาลัย

มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร

พฤษภาคม 2537

บทคัดย่อ

จุดมุ่งหมายทั่วไปของการวิจัยนี้เพื่อต้องการศึกษาความเชื่อ ทศนคติและการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล โดยมีจุดมุ่งหมายเฉพาะดังนี้

1. เพื่อศึกษาความเชื่อและทศนคติของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีต่อคุณค่าของเข็มขัดนิรภัย
2. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล
3. เพื่อศึกษาการยอมรับเกี่ยวกับกฎ ระเบียบของการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ ประชากรในการวิจัยได้แก่ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในทุกภูมิภาคของประเทศไทยที่ขับรถยนต์เป็นประจำและภายในรถยนต์มีเข็มขัดนิรภัยติดตั้งเลือกกลุ่มตัวอย่างโดยเลือกจังหวัดแบบเจาะจงในแต่ละภูมิภาค ได้กลุ่มตัวอย่าง 15 จังหวัดคือ กรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ ราชบุรี นครปฐม พระนครศรีอยุธยา ฉะเชิงเทรา นครสวรรค์ อุตรดิตถ์ เชียงใหม่ ภูเก็ต นครศรีธรรมราช สงขลา นครราชสีมา สกลนคร และอุดรธานี การเลือกบุคคลในแต่ละจังหวัดนั้นเลือกโดยการสุ่มและได้กลุ่มตัวอย่าง 1,235 คน เป็นชาย 754 คน หญิง 481 คน กลุ่มตัวอย่างมีความหลากหลายในด้านอายุ อาชีพ ภูมิลำเนา ระดับการศึกษาการประกอบอาชีพ สถานภาพสมรส ระยะเวลาในการขับรถยนต์ และประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุรถยนต์

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลได้แก่แบบสอบถามที่ผู้วิจัยพัฒนาขึ้นมาเอง โดยอาศัยแนวคิดและทฤษฎีต่าง ๆ แบบสอบถามมี 5 ตอน ดังนี้ ตอนที่ 1 เป็นแบบสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับสถานภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม ตอนที่ 2 เป็นแบบวัดบุคลิกภาพมี 2 ส่วน ส่วนแรกเป็นแบบวัดการเชื่ออาณัติภายในตนและภายนอกตน ส่วนที่ 2 เป็นแบบวัดบุคลิกภาพแบบ A และแบบ B ตอนที่ 3 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับทศนคติ ความเชื่อและการยอมรับในกฎระเบียบเกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัย ตอนที่ 4 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยในสถานการณ์ต่าง ๆ และตอนที่ 5 เป็นการถามเหตุผลเกี่ยวกับการใช้และไม่ใช้เข็มขัดนิรภัย ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามไปทดลองใช้กับผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่างในกรุงเทพมหานครและนนทบุรี จำนวน 88 คน ได้ค่าสัมประสิทธิ์ความเชื่อมั่น แบบอัลฟาของแบบสอบถามตอนต่าง ๆ อยู่ระหว่าง 0.67 ถึง 0.98

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลได้แก่ โค-สแควร์ สัมประสิทธิ์ของความสอดคล้อง การทดสอบค่าที การวิเคราะห์ความแปรปรวน การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ และการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแต่ละขั้นตอน (step-wise multiple regression analysis)

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลที่สำคัญมีดังนี้

1. กลุ่มตัวอย่างเคยประสบอุบัติเหตุรถยนต์มาแล้วร้อยละ 32.2
2. กลุ่มตัวอย่างมีของคดียุติภายในรถร้อยละ 86.5
3. แหล่งข่าวสารข้อมูลที่สำคัญเกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัยเรียงจากมากไปหาน้อยได้แก่ โทรทัศน์ วิทยุ หนังสือพิมพ์ บริษัทขายรถยนต์ และจากเพื่อน
4. ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลร้อยละ 25 ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยเลย มีร้อยละ 27.5 ที่คาดเข็มขัดนิรภัยเป็นประจำหรือเกือบจะเป็นประจำ อีกร้อยละ 47.5 นั้นคาดบ้างไม่คาดบ้าง
5. การคาดเข็มขัดนิรภัยนั้นส่วนหนึ่งขึ้นอยู่กับสถานการณ์ สถานการณ์ต่อไปนี้ที่ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลคาดเข็มขัดมากได้แก่ ขับรถทางไกลและใช้ความเร็วสูง ขับรถเมื่อฝนตกถนนลื่น ขับรถโดยเร่งรีบ ขับรถทางไกลแต่ใช้ความเร็วไม่สูง ขับรถนอกเมือง ขับรถไปเที่ยว ขับรถบนถนนที่คุ้นเคย และขับรถโดยมีสมาชิกในครอบครัวนั่งไปด้วย ในสถานการณ์เหล่านี้จะคาดเข็มขัดนิรภัยเป็นประจำหรือเกือบเป็นประจำร้อยละ 55.4 ในสถานการณ์ต่อไปนี้ที่ผู้ขับขี่รถยนต์จะคาดเข็มขัดนิรภัยน้อยได้แก่ ขับรถไปสถานที่ใกล้ ๆ ขับรถในเมือง ขับรถโดยไม่เร่งรีบ ขับรถบนถนนที่คุ้นเคย ขับรถในเขตที่จราจรหนาแน่น ขับรถไปทำงาน และขับรถขณะอารมณ์ดี ในสถานการณ์เหล่านี้จะมีผู้ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยเลยถึงร้อยละ 38.2
6. เหตุผลสำคัญของการไม่คาดเข็มขัดนิรภัยได้แก่ ไม่เคยชิน ขี้เกียจคาด ขับรถใกล้ ๆ การจราจรไม่คับคั่งและรู้จักเส้นทางดี สำหรับเหตุผลสำคัญของการคาดเข็มขัดนิรภัยได้แก่ ทำให้เกิดความปลอดภัยมากขึ้น จะช่วยลดการบาดเจ็บซึ่งเกิดจากอุบัติเหตุรถยนต์ ช่วยป้องกันมิให้ศีรษะกระแทกกับกระจกเวลารถชนกัน และช่วยทำให้ร่างกายไม่กระเด็นออกนอกตัวรถเมื่อเกิดอุบัติเหตุ
7. ผู้ขับขี่รถยนต์มีความเชื่อที่ดีต่อเข็มขัดนิรภัย เชื่อว่ามีประโยชน์มาก มีความวิตกกังวลเกี่ยวกับอุบัติเหตุบ้าง มีความเสี่ยงในการขับรถเล็กน้อยค่อนข้างไม่เห็นด้วยว่าไม่สะดวกในการคาดเข็มขัดนิรภัยและเมื่อคาดเข็มขัดนิรภัยแล้วจะรู้สึกไม่สบาย

8. ความเชื่อที่มีต่อเข็มขัดนิรภัยนี้ ผู้หญิง ผู้ชาย ผู้มีประสบการณ์ในการขับรถแตกต่างกันมีความเชื่อไม่แตกต่างกัน

9. ผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลมีทัศนคติที่ดีมากต่อเข็มขัดนิรภัยไม่ว่าผู้ขับขีรถยนต์จะเป็นเพศใด มีภูมิลำเนาในภาคใด หรือมีประสบการณ์ในการขับรถแตกต่างกัน ต่างก็มีทัศนคติที่ดีมากต่อเข็มขัดนิรภัย

10. ตัวแปรต่าง ๆ 16 ตัวในปัจจัยด้านชีวสังคม บุคลิกภาพ ประสบการณ์เกี่ยวกับการขับขีรถยนต์ ความเชื่อ ทัศนคติ และการยอมรับในกฎระเบียบเกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัยสามารถทำนายการคาดเข็มขัดนิรภัยได้ร้อยละ 25.30 โดยทำนายได้มากที่สุดใภาคเหนือ (ทำนายได้ร้อยละ 34.46) และทำนายได้น้อยที่สุดในภาคใต้ (ทำนายได้ร้อยละ 25.70)

11. ตัวแปรที่เป็นตัวพยากรณ์การคาดเข็มขัดนิรภัยได้ดีที่สุดได้แก่ ความเชื่อในด้านความไม่สบายเมื่อคาดเข็มขัดนิรภัย และการยอมรับในกฎระเบียบเกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัย

12. ผู้ขับขีรถยนต์ในกลุ่มต่าง ๆ แม้จะแตกต่างกันในเรื่องเพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ ภูมิภาค และประสบการณ์อุบัติเหตุรถยนต์ ต่างก็เห็นด้วยกับการมีกฎหมายบังคับให้คาดเข็มขัดนิรภัย โดยเห็นด้วยระหว่างร้อยละ 77.1 ถึงร้อยละ 86.3

13. แม้ว่าในภาพรวมนั้นผู้ขับขีรถยนต์ส่วนใหญ่จะเห็นด้วยกับการมีกฎหมายบังคับให้คาดเข็มขัดนิรภัย แต่ก็มีผู้ไม่เห็นด้วยอยู่บ้างในทุกประเด็นแต่มีเป็นส่วนใหญ่และมีในทุกภูมิภาค

ข้อค้นพบจากการวิจัยนี้ ผู้วิจัยได้เสนอเป็นแนวทางเพื่อการปฏิบัติและข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยต่อไป ข้อเสนอแนะเพื่อการปฏิบัติเช่นการรณรงค์เพื่อการเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัย การออกกฎหมายบังคับให้คาดเข็มขัดนิรภัย เป็นต้น สำหรับข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยนั้นได้เสนอแนะให้ศึกษาผู้ขับขีรถยนต์กลุ่มอื่น ศึกษาเปรียบเทียบ เพิ่มตัวแปรต้นในการวิจัย เปลี่ยนวิธีเก็บข้อมูลตัวแปรตาม ใช้รูปแบบการวิจัยเชิงทดลอง และหารูปแบบทดลองจนเทคนิควิธีในการรณรงค์เพื่อเพิ่มการใช้เข็มขัดนิรภัย เป็นต้น

สารบัญ

บทที่

หน้า

1	บทนำ	1
	ความเป็นมาของปัญหาวิจัย	1
	จุดมุ่งหมายของการวิจัย	3
	ความสำคัญของการวิจัย	3
	สมมติฐานของการวิจัย	4
	กรอบความคิดในการวิจัย	4
	ขอบเขตของการวิจัย	7
	นิยามศัพท์เฉพาะ	7
2	เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	11
	ความสัมพันธ์ระหว่างความเชื่อ ทศนคติ และพฤติกรรม	11
	ความเชื่อ	11
	ทศนคติ	12
	ทฤษฎีที่เกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างความเชื่อ ทศนคติและพฤติกรรม ..	15
	บุคลิกภาพ	20
	การเชื่ออำนาจ	21
	บุคลิกภาพแบบ A และแบบ B	22
	เข้มขัตนิริภัย	23
	แนวคิดพื้นฐานเกี่ยวกับเข้มขัตนิริภัย	23
	ประโยชน์ของเข้มขัตนิริภัย	25
	การคาดและการไม่คาดเข้มขัตนิริภัย	28
	มาตรการทางกฎหมายบังคับให้คาดเข้มขัตนิริภัย	30
	ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการใช้เข้มขัตนิริภัย	32

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	35
งานวิจัยในประเทศสวีเดน	35
งานวิจัยในประเทศสหรัฐอเมริกาและแคนาดา	38
 3 วิธีดำเนินการวิจัย	44
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	44
ตัวแปรที่ศึกษา	46
เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล	48
ความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม	56
การเก็บรวบรวมข้อมูล	56
สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล	57
 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	59
ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง	59
ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อทดสอบสมมติฐาน	64
การทดสอบสมมติฐานที่ 1	64
การทดสอบสมมติฐานที่ 2	70
การทดสอบสมมติฐานที่ 3	73
การทดสอบสมมติฐานที่ 4	79
การทดสอบสมมติฐานที่ 5	87
การทดสอบสมมติฐานที่ 6	103

5 สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	115
วัตถุประสงค์ของการวิจัย	115
วิธีดำเนินการวิจัย	115
ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	117
ผลการทดสอบสมมติฐาน	121
อภิปรายผล	122
ข้อเสนอแนะ	128
บรรณานุกรม	131
ภาคผนวก	137
ภาคผนวก ก ตาราง	138
ภาคผนวก ข นักวิจัย	158

บัญชีตาราง

ตาราง

หน้า

1	อุบัติเหตุรถยนต์ในกรุงเทพมหานครและทั้งประเทศระหว่างปี 2524 - 2533	24
2	แรงกระแทกเมื่อรถวิ่งมาด้วยความเร็วและหยุดกระทันหันเปรียบเทียบกับ การตกจากอาคารสูง	27
3	จำนวนกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามภูมิภาคและจังหวัด	45
4	ลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง	59
5	คะแนนเฉลี่ยและความเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนนความเชื่อในด้านต่าง ๆ ของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล	65
6	เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความเชื่อที่มีต่อเข็มขัดนิรภัยระหว่างชายกับหญิง	66
7	ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนความเชื่อของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล ระหว่างภูมิภาคต่าง ๆ	68
8	ค่าเฉลี่ยและความเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนนทัศนคติที่มีต่อเข็มขัดนิรภัย ..	71
9	เปรียบเทียบทัศนคติที่มีต่อเข็มขัดนิรภัยระหว่างเพศชายกับหญิง	72
10	ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนคะแนนทัศนคติที่มีต่อเข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่ รถยนต์ส่วนบุคคลที่อยู่ในภูมิภาคต่าง ๆ	72
11	จำนวนและร้อยละของการคาดเข็มขัดนิรภัยในการขับรถ 10 ครั้ง	75
12	ร้อยละของการคาดเข็มขัดนิรภัยในการขับรถ 10 ครั้ง จำแนกตามตัวแปร ต่าง ๆ	75
13	สรุปการทดสอบความเป็นอิสระระหว่างความถี่ของการคาดเข็มขัดนิรภัยใน การขับรถ 10 ครั้ง กับตัวแปรต่าง ๆ โดยไค-สแควร์	78
14	ค่าสถิติของตัวพยากรณ์ 16 ตัวที่ใช้ทำนายความถี่ของการคาดเข็มขัดนิรภัย ..	80
15	สรุปร้อยละของการทำนายของตัวพยากรณ์ 16 ตัว ที่ทำนายความถี่ของการคาด เข็มขัดนิรภัยจำแนกตามภูมิภาค	81

16	อำนาจการทํานายตามลำดับที่ของตัวพยานที่ใช้ทํานายความถี่ในการคาด เข็มขัดนิรภัย	83
17	เปรียบเทียบตัวพยานที่ดีที่สุดและร้อยละของการทํานายการคาดเข็มขัดนิรภัย ในกลุ่มรวมและกลุ่มย่อย	86
18	ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างในการคาดเข็มขัดนิรภัยในสถานการณ์ที่คาดเข็มขัดนิรภัย มาก	89
19	อันดับที่ของการคาดเข็มขัดนิรภัยมากจนเกินตามภูมิภาคและสัมประสิทธิ์ของ ความสอดคล้อง	90
20	การทดสอบความเป็นอิสระในสถานการณ์การขับรถทางไกลและใช้ความเร็วสูง ระหว่างความถี่ในการคาดเข็มขัดนิรภัยกับตัวแปรต่าง ๆ	92
21	สรุปการทดสอบความเป็นอิสระในสถานการณ์ที่คาดเข็มขัดนิรภัยมากแต่ละ สถานการณ์ระหว่างความถี่ในการคาดเข็มขัดนิรภัยกับภูมิภาคต่าง ๆ	93
22	ร้อยละของความถี่ในการคาดเข็มขัดนิรภัยในสถานการณ์ที่คาดเข็มขัดนิรภัยน้อย	95
23	อันดับที่ของสถานการณ์ที่คาดเข็มขัดนิรภัยน้อยจนเกินตามภูมิภาคและสัมประสิทธิ์ ของความสอดคล้อง	96
24	สรุปการทดสอบความเป็นอิสระในสถานการณ์ที่คาดเข็มขัดนิรภัยน้อยแต่ละ สถานการณ์ระหว่างความถี่ในการคาดเข็มขัดนิรภัยกับภูมิภาค	97
25	เหตุผลสำคัญในการไม่คาดเข็มขัดนิรภัยในขณะขับรถยนต์	99
26	ร้อยละของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในภูมิภาคต่าง ๆ ที่แสดงเหตุผลในการไม่คาด เข็มขัดนิรภัย	100
27	เหตุผลสำคัญในการคาดเข็มขัดนิรภัยในขณะขับรถยนต์	101
28	ร้อยละของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในภูมิภาคต่าง ๆ ที่แสดงเหตุผลของการคาด เข็มขัดนิรภัย	102
29	ค่าเฉลี่ยและความเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนนความคิดเห็นที่มีต่อกฎหมาย เกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัย	104

30	เปรียบเทียบความคิดเห็นที่มีต่อกฎหมายการใช้เข็มขัดนิรภัยระหว่างชาย-หญิง และระหว่างผู้ที่เคยกับไม่เคยเกิดอุบัติเหตุรถยนต์	105
31	ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนความคิดเห็นที่มีต่อกฎหมาย การใช้เข็มขัดนิรภัยระหว่างผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในภูมิภาคต่างๆ	106
32	ค่าเฉลี่ยและความเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนนความคิดเห็นที่มีต่อกฎหมาย เกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัยเป็นรายข้อ	107
33	จำนวนและร้อยละของระดับความคิดเห็นที่มีต่อกฎหมายเกี่ยวกับการใช้ เข็มขัดนิรภัย	109
34	ร้อยละของผู้ไม่เห็นด้วยกับกฎหมายเกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัยจำแนกตามภูมิภาค ..	112



บัญชีภาพประกอบ

รูปที่

หน้า

1	กรอบความคิดในการวิจัย	6
2	แสดงความสัมพันธ์ขององค์ประกอบของทัศนคติ	14
3	แสดงความสัมพันธ์ระหว่างความเชื่อ ทัศนคติ เจตนาorman และพฤติกรรม ...	16



ความเป็นมาของปัญหาวิจัย

อุบัติเหตุรถยนต์เป็นผลทำให้สูญเสียชีวิต ทรัพย์สินเสียหายและเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้การจราจรติดขัด สำหรับในประเทศสหรัฐอเมริกา นั้น อุบัติเหตุรถยนต์ทำให้มีผู้เสียชีวิตมากกว่าการเสียชีวิตจากมะเร็ง อุบัติเหตุรถยนต์เป็นสาเหตุสำคัญที่สุด ที่ทำให้มีผู้เสียชีวิตระหว่าง 5 - 34 ปี เสียชีวิต (Lawson and Sleet. 1984 : 27) และเป็นสาเหตุถึงร้อยละ 50 ในการเสียชีวิตของเยาวชนอายุระหว่าง 15 - 24 ปี (Page. 1984 : 35) อุบัติเหตุรถยนต์ในสหรัฐอเมริกาทำให้เสียหายไม่น้อยกว่าปีละ 50,000 ล้านดอลลาร์ (Amoni. 1984 : 33)

สำหรับในประเทศไทยนั้นในปี พ.ศ. 2533 เกิดอุบัติเหตุรถยนต์ 40,481 ราย มีผู้เสียชีวิต 5,765 คน บาดเจ็บ 18,252 คน ทรัพย์สินเสียหายประมาณ 260 ล้านบาท ในปีเดียวกันนี้เฉพาะในกรุงเทพมหานครเกิดอุบัติเหตุรถยนต์ 33,064 ราย มีผู้เสียชีวิต 949 คน บาดเจ็บ 10,701 คน ทรัพย์สินเสียหายประมาณ 100 ล้านบาท (คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ. 2535 : 5) และในปี พ.ศ. 2535 เกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง 4,796 ราย มีผู้เสียชีวิต 1,893 คน บาดเจ็บ 6,406 คน ทรัพย์สินเสียหายประมาณ 298 ล้านบาท

จากข้อมูลที่ผ่านมาจะเห็นว่าอุบัติเหตุรถยนต์เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ เทคโนโลยีที่ลดการเสี่ยงจากการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถยนต์ คือเข็มขัดนิรภัยและเข็มขัดนิรภัยสำหรับเด็ก (Shanedling, 1987) มีหลักฐานที่แสดงให้เห็นอย่างชัดเจนว่าเข็มขัดนิรภัยสามารถป้องกันการเสียชีวิตและลดการบาดเจ็บที่เกิดจากอุบัติเหตุรถยนต์ชนกัน (Chapman, 1989) การคาดเข็มขัดนิรภัยจะสามารถลดการบาดเจ็บทั่ว ๆ ไปได้ร้อยละ 25 ลดการบาดเจ็บสาหัสได้ร้อยละ 50 และลดการบาดเจ็บจนเสียชีวิตได้ร้อยละ 65 (Henderson. 1987 : 83)

เข็มขัดนิรภัยมีประโยชน์อย่างยิ่งในการลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุรถยนต์ ทั้งนี้ เพราะ (คณะกรรมการเฉพาะกิจกำหนดมาตรฐานยานพาหนะ 2528 : 2)

1. เข็มขัดนิรภัยสามารถเห็นยวรั้งตัวผู้ขับขี่ในขณะที่รถยนต์หยุดอย่างกะทันหัน

2. เข็มขัดนิรภัยสามารถลดแรงกระแทกที่เกิดขึ้นกับส่วนใดส่วนหนึ่งของร่างกาย โดยเฉพาะ
3. เข็มขัดนิรภัยสามารถช่วยไม่ให้ผู้โดยสารกระแทกกับส่วนต่าง ๆ ภายในตัวรถ รวมทั้งกระจกกันลมด้านหน้าเมื่อเกิดอุบัติเหตุ
4. เข็มขัดนิรภัยป้องกันมิให้ผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารกระเด็นออกนอกยานพาหนะเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

เมื่อเกิดอุบัติเหตุเข็มขัดนิรภัยจะช่วยลดความรุนแรงของการบาดเจ็บที่บริเวณศีรษะ ใบหน้า ลำคอ และทรวงอก เข็มขัดนิรภัยช่วยไม่ให้อวัยวะเหล่านั้นกระแทกกับพวงมาลัย กระจกหน้ารถ หรือหลุดออกนอกตัวรถ การบาดเจ็บบริเวณศีรษะและหน้าอกเป็นสาเหตุที่สำคัญของการตายมากที่สุด การคาดเข็มขัดนิรภัยจะช่วยลดความรุนแรงของการบาดเจ็บเมื่อเกิดอุบัติเหตุรถชนกันได้ถึง 40 - 50% (กรมการแพทย์. ม.ป.ป. : 6)

หลักฐานเชิงประจักษ์อีกอย่างหนึ่งของประโยชน์ของเข็มขัดนิรภัยที่เกิดกับคนไทยก็คือ การเกิดอุบัติเหตุรถคว่ำ ซึ่งสภาพของรถไม่อาจจะนำกลับมาซ่อมได้อีก ผู้ขับรถคาดเข็มขัดนิรภัยได้รับบาดเจ็บเพียง 10 เข็ม แต่ผู้โดยสารซึ่งนั่งข้างหน้าและไม่ได้คาดเข็มขัดนิรภัยได้รับบาดเจ็บสาหัส ต้องเย็บถึง 130 เข็ม (ไทยรัฐ. 2536 : 21)

แม้ว่าเข็มขัดนิรภัยจะมีประโยชน์มหาศาลและคนส่วนใหญ่ตระหนักถึงคุณค่าของเข็มขัดนิรภัย แต่คนส่วนน้อยเท่านั้นที่คาดเข็มขัดนิรภัย (Campbell, Hunter and Stutts. 1984 : 30) การคาดเข็มขัดนิรภัยทำให้ลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถยนต์ได้ถึงร้อยละ 40 - 50 แต่กระนั้นก็ตามมีเพียงร้อยละ 15 เท่านั้น ที่คาดเข็มขัดนิรภัย (Wener. 1985 : 26)

มีมาตรการหลายอย่างที่ส่งเสริมการใช้เข็มขัดนิรภัย เช่น ในสหรัฐอเมริกาที่รถยนต์ที่ผลิตตั้งแต่ปี พ.ศ. 2511 จะต้องติดเข็มขัดนิรภัย (Campbell, Hunter and Stutts. 1984 : 30) สำหรับประเทศไทยนั้นได้ให้เข็มขัดนิรภัยเป็นผลิตภัณฑ์ที่ต้องได้มาตรฐานอุตสาหกรรม โดยมีประกาศกระทรวงอุตสาหกรรมฉบับที่ 1234 (พ.ศ. 2530) ได้ประกาศมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมเข็มขัดนิรภัยสำหรับรถยนต์มาตรฐานเลขที่ มอก. 721 - 2530

การออกกฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่รถยนต์คาดเข็มขัดนิรภัยก็เป็นมาตรการอีกอย่างหนึ่งที่ทำให้คนคาดเข็มขัดนิรภัย ประเทศที่มีกฎหมายบังคับซึ่งออกก่อน พ.ศ. 2520 เช่นออสเตรเลีย

ออสเตรีย เบลเยียม แคนาดา เดนมาร์ก ฝรั่งเศส เยอรมันนี ญี่ปุ่น มาเลเซีย นิวซีแลนด์ นอร์เวย์ สเปน สวีเดน เป็นต้น ประเทศมาเลเซียนั้นมีกฎหมายบังคับให้คาดเข็มขัดนิรภัยตั้งแต่ พ.ศ. 2521 (คณะกรรมการเฉพาะกิจกำหนดมาตรฐานยานพาหนะ 2528 : 9) ประเทศต่าง ๆ เช่น ออสเตรเลีย แคนาดา อังกฤษ ฝรั่งเศส เยอรมันนี และสวีเดน ต่างก็ประสบปัญหาอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยยังน้อยอยู่ทั้ง ๆ ที่มีกฎหมายบังคับ (Adams. 1981)

จากที่กล่าวมาแล้วจะเห็นว่าอุบัติเหตุรถยนต์ทำให้มีการบาดเจ็บ เสียชีวิต และเสียชีวิตทรัพย์สิน เข็มขัดนิรภัยมีคุณค่ามหาศาลในการป้องกันและลดอุบัติเหตุรถยนต์ แม้คนส่วนใหญ่จะเห็นคุณค่าของเข็มขัดนิรภัย แต่คนส่วนน้อยเท่านั้นที่คาดเข็มขัดนิรภัย ดังนั้นการศึกษาเกี่ยวกับความเชื่อ ทศนคติ และการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลจึงควรจะต้องรับศึกษา ทั้งนี้เพื่อให้ได้ข้อมูลมาใช้ในการส่งเสริมการใช้เข็มขัดนิรภัยต่อไป

จุดมุ่งหมายของการวิจัย

วัตถุประสงค์ทั่วไปของการวิจัยนี้คือเพื่อศึกษาความเชื่อ ทศนคติ และการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล โดยมีจุดมุ่งหมายเฉพาะ ดังนี้

1. เพื่อศึกษาความเชื่อและทศนคติของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีต่อคุณค่าของเข็มขัดนิรภัย
2. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล
3. เพื่อศึกษาการยอมรับเกี่ยวกับกฎ ระเบียบของการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล

ความสำคัญของการวิจัย

ประโยชน์และความสำคัญของการวิจัยนี้มีดังนี้

1. ทำให้ทราบความเชื่อที่มีต่อเข็มขัดนิรภัย ทศนคติที่มีต่อเข็มขัดนิรภัย และพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล
2. ผลการวิจัยที่ได้สามารถนำไปใช้เป็นแนวทางในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล

3. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจร เช่น กรุงเทพมหานคร กรมการขนส่งทางบก สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอัคคีภัยแห่งชาติ เป็นต้น สามารถนำผลการวิจัยไปใช้ในการกำหนดนโยบาย มาตรการ และแผนปฏิบัติการในการป้องกันอัคคีภัยจากการจราจร

4. ผลการวิจัยที่ได้สามารถนำไปใช้ในการรณรงค์เพื่อส่งเสริมการใช้เข็มขัดนิรภัย

5. ผลการวิจัยที่ได้สามารถนำไปใช้ประกอบการตัดสินใจเกี่ยวกับการออกกฎหมายบังคับการใช้เข็มขัดนิรภัย

สมมติฐานของการวิจัย

ในการวิจัยนี้มีสมมติฐานดังต่อไปนี้

1. ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลมีความเชื่อว่าเข็มขัดนิรภัยสามารถป้องกันหรือลดอุบัติเหตุรถยนต์ได้

2. ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลมีทัศนคติที่ดีต่อการใช้เข็มขัดนิรภัย

3. ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่คาดเข็มขัดนิรภัยมีจำนวนมากกว่าผู้ไม่ได้คาด

4. ปัจจัยด้านชีวสังคม บุคลิกภาพ ประสบการณ์เกี่ยวกับการขับรถยนต์ ความเชื่อทัศนคติ และการยอมรับในกฎระเบียบ สามารถทำนายพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลได้

5. การคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลขึ้นอยู่กับสถานการณ์และเหตุผลส่วนบุคคล

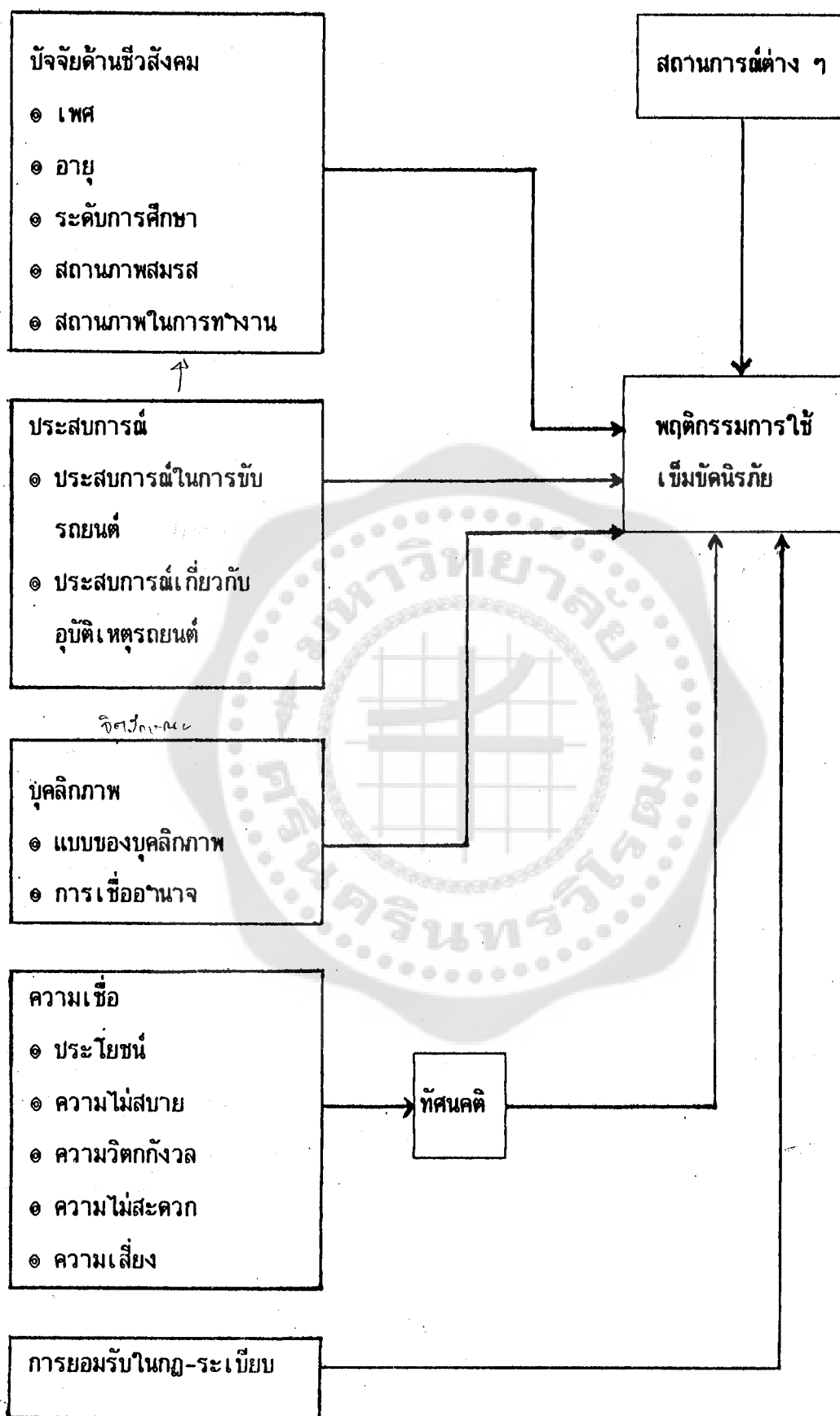
6. ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลเห็นด้วยกับการให้มีกฎหมายเกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัย

กรอบความคิดในการวิจัย

กรอบความคิดในการวิจัยนี้อาศัยผลจากการศึกษางานวิจัยเกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัยในประเทศอังกฤษ ฟินแลนด์ สวีเดน และสหรัฐอเมริกาที่พบว่า เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส สถานภาพในการทำงาน ประสบการณ์ในการทำงาน ประสบการณ์เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ และบุคลิกภาพของผู้ขับขี่รถยนต์ มีความสัมพันธ์กับการใช้เข็มขัดนิรภัย (Phaner and Hane. 1973 : 27 - 43) ประกอบกับผลการวิจัยที่แสดงให้เห็นถึง

ความสัมพันธ์ของความเชื่อ ทศนคติ และการใช้เข็มขัดนิริภัย โดยที่ความเชื่อเกี่ยวกับเข็มขัดนิริภัยนั้นเป็นความเชื่อใน 5 ด้าน คือ ประโยชน์ (effect) ความไม่สบาย (discomfort) ความวิตกกังวล (worry) ความไม่สะดวก (inconvenience) และความเสี่ยง (risk) (Fhaner and Hane. 1974 : 472 - 482) นอกจากนั้นได้อาศัยผลการวิจัยที่แสดงว่าการใช้เข็มขัดนิริภัยแปรผันไปตามสถานการณ์ต่าง ๆ (Fhaner and Hane. 1973 : 267 - 285 ; Robertson, O'Neill and Wixom. 1972 : 18 - 24) และจากผลการวิจัยที่แสดงว่าการที่ผู้ขับขี่รถยนต์ยอมรับในกฎหมาย กฎ ระเบียบที่บังคับให้คาดเข็มขัดนิริภัยจะส่งผลให้ผู้ขับขี่รถยนต์คาดเข็มขัดนิริภัยมากขึ้น (Fhaner and Hane. 1979 : 205 - 212 ; Geller, Casali and Johnson. 1980 : 669 - 670) เมื่อวิเคราะห์และสังเคราะห์แนวคิดดังกล่าวจึงได้รอบความคิดในการวิจัยดังต่อไปนี้





รูปที่ 1 กรอบความคิดในการวิจัย

ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยนี้มุ่งศึกษาความเชื่อ ทศนคติ และพฤติกรรมในการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลทั่วประเทศ ซึ่งผู้ขับขี่รถยนต์เป็นประจำ และภายในรถมีเข็มขัดนิรภัยติดตั้งอยู่ด้วย โดยศึกษาผู้ขับขี่รถยนต์จากทุกภูมิภาคของประเทศ เลือกตัวอย่างจาก 15 จังหวัด ได้แก่ กรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ ราชบุรี นครปฐม พระนครศรีอยุธยา ฉะเชิงเทรา นครสวรรค์ อุตรดิตถ์ เชียงใหม่ นครราชสีมา สกลนคร อุตรธานี นครศรีธรรมราช ภูเก็ต และสงขลา ได้กลุ่มตัวอย่าง 1,235 คน

นิยามศัพท์เฉพาะ

นิยามศัพท์เฉพาะในการวิจัยนี้ มีดังนี้

1. ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล หมายถึงบุคคลที่มีใบขับขี่และขับรถส่วนบุคคลเป็นประจำ ภายในรถมีเข็มขัดนิรภัยติดตั้งไว้ด้วย
2. ปัจจัยด้านชีวสังคม หมายถึงคุณลักษณะส่วนตัวของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส และสถานภาพในการทำงาน
 - 2.1 ระดับการศึกษา หมายถึงวุฒิการศึกษาสูงสุดของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล แบ่งออกเป็นระดับประถมศึกษา มัธยมศึกษาตอนต้น มัธยมศึกษาตอนปลาย (หรือ ปวช.) อนุปริญญา (หรือ ปวส.) ปริญญาตรีหรือสูงกว่า
 - 2.2 สถานภาพสมรส หมายถึง ภาวะการแต่งงานของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล แบ่งออกเป็นโสด สมรส หย่า หม้ายและแยกกันอยู่
 - 2.3 สถานภาพในการทำงาน หมายถึง ลักษณะของอาชีพที่ประกอบในปัจจุบัน แบ่งออกเป็น กำลังศึกษา ข้าราชการ พนักงานรัฐวิสาหกิจ ค้าขาย ลูกจ้างเอกชน ประกอบอาชีพอิสระ และอื่น ๆ
3. ประสบการณ์ในการขับรถ หมายถึง จำนวนปีที่ขับรถมาแล้ว
4. ประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุรถยนต์ หมายถึง ในช่วงระยะเวลาที่ขับรถ ส่วนบุคคลมานั้นเคยเกิดอุบัติเหตุบ้างหรือไม่

5. แบบของบุคลิกภาพ หมายถึง ลักษณะพฤติกรรมการแสดงออกของผู้มีบุคลิกภาพ
ส่วนบุคคล แบ่งออกเป็น 2 แบบคือ

5.1 บุคลิกภาพแบบ A เป็นลักษณะของบุคคลที่ชอบการแข่งขัน ไม่ผัดผ่อน
เร่งร้อน ทำงานหลาย ๆ อย่างในขณะเดียวกัน ทำงานรวดเร็ว เก็บความรู้สึกได้

5.2 บุคลิกภาพแบบ B เป็นลักษณะของบุคคลที่ตรงกันข้ามกับบุคลิกภาพแบบ A
แบบของบุคลิกภาพในการวิจัยนี้วัดโดยแบบวัด Type A - Type B Self -
Test ของบอร์ทเนอร์ (Bortner. 1966 : 87 - 91)

6. การเชื่ออำนาจ (Locus of Control) หมายถึง การที่ผู้ที่มีบุคลิกภาพ
ส่วนบุคคลเชื่อว่าชีวิตของตนนั้นขึ้นอยู่กับสิ่งใดสิ่งหนึ่ง อาจขึ้นกับการกระทำของตนเองหรือขึ้น
กับสิ่งแวดล้อมที่ไม่อาจควบคุมได้ การเชื่ออำนาจแบ่งเป็น 2 ประเภท คือ

6.1 การเชื่ออำนาจภายในตน (Internal Locus of Control)
เป็นความเชื่อของผู้ที่มีบุคลิกภาพส่วนบุคคลที่ว่า สิ่งต่าง ๆ ที่ตนได้รับหรือเกิดขึ้นกับตนนั้นเกิดจาก
การกระทำของตนเอง ไม่ว่าจะเป็นดีหรือไม่ดีก็ตาม เช่น อุบัติเหตุรถยนต์ที่เกิดขึ้นเกิดจาก
การกระทำของตนเอง

6.2 การเชื่ออำนาจภายนอกตน (External Locus of Control)
เป็นความเชื่อของผู้ที่มีบุคลิกภาพส่วนบุคคลที่ว่าสิ่งต่าง ๆ ที่ตนได้รับหรือเกิดขึ้นกับตนนั้นไม่ได้เกิด
จากการกระทำของตนเอง แต่เกิดจาก โชค เคราะห์ เป็นต้น เช่น อุบัติเหตุรถยนต์ที่เกิดขึ้น
เพราะตนเองโชคไม่ดี มีเคราะห์

แบบของการเชื่ออำนาจในการวิจัยนี้วัดโดยแบบวัดที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นเอง

7. ความเชื่อ (Belief) หมายถึง ข้อวินิจฉัยหรือข้อสันนิษฐานเกี่ยวกับเข้มแข็ง
นิรภัยของผู้ที่มีบุคลิกภาพส่วนบุคคล ในการวิจัยนี้แบ่งความเชื่อเป็น 5 ด้าน คือ

7.1 ประโยชน์ (Effect) เป็นความเชื่อที่ว่าเข้มแข็งนิรภัยมีประสิทธิผล
ในการป้องกันหรือลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุรถยนต์ ไม่ว่าจะเป็นเกิดอุบัติเหตุในถนนสภาพ
อย่างไร หรือสภาพการจราจรอย่างไรก็ตาม

7.2 ความไม่สบาย (Discomfort) เป็นความรู้สึกที่ว่าเมื่อคาดเข็มขัดนิรภัย
แล้วจะรู้สึกอึดอัด นั่งไม่สบาย รำคาญ หยิบของไม่สะดวก หรือขับรถไม่สะดวก

7.3 ความวิตกกังวล (Worry) เป็นความรู้สึกที่ห่วงใยว่าจะเกิดอุบัติเหตุ ไม่ว่าตนเองจะขับรถหรือสมาชิกในครอบครัวขับรถก็ตาม ขับรถด้วยความระมัดระวังเพราะกลัวอุบัติเหตุ

7.4 ความไม่สะดวก (Inconvenience) เป็นความรู้สึกว่ายุ่งยาก ในการคาดเข็มขัดนิรภัย คาดแล้วทำให้เสื้อผ้ายับ เมื่อรถเกิดไฟไหม้หรือตกน้ำจะออกนอกรถไม่ได้ ถ้าคาดเข็มขัดนิรภัย

7.5 ความเสี่ยง (Risk) เป็นความเชื่อที่ว่าหากมีการตัดสินใจที่ดี หรือขับรถด้วยความระมัดระวังแล้วก็จะไม่เกิดอุบัติเหตุ ขับรถค่อนข้างประมาท เชื่อว่าอุบัติเหตุจะเกิดจากคนอื่นไม่ใช่เกิดจากตน

การวัดความเชื่อในการวิจัยนี้วัดโดยแบบสอบถามที่ผู้วิจัยพัฒนามาจากแบบวัดของ ฟานเนอร์ และเฮน (Fhaner and Hane. 1973, 1974, 1979)

8.ทัศนคติ หมายถึง การประเมินคุณค่าของเข็มขัดนิรภัย หรือความไม่เอียงที่จะชอบหรือไม่ชอบ เห็นประโยชน์หรือไม่เห็นประโยชน์ของเข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล

การวัดทัศนคติที่มีต่อเข็มขัดนิรภัยในการวิจัยนี้วัดด้วยแบบวัดที่ผู้วิจัยพัฒนาขึ้นมา โดยอาศัยแนวคิดของฟานเนอร์ และเฮน (Fhaner and Hane. 1974 : 472 - 482) คะแนนมาก หมายถึงการมีทัศนคติที่ดี

9. การยอมรับในกฎ ระเบียบ หมายถึง การที่ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลมีความเห็นหรือยอมรับว่าควรจะมีกฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่รถยนต์คาดเข็มขัดนิรภัย

ในการวิจัยนี้วัดการยอมรับในกฎ ระเบียบ ด้วยแบบวัดที่ผู้วิจัยพัฒนาขึ้น โดยอาศัยแนวคิดของฟานเนอร์ และเฮน (Fhaner and Hane. 1979 : 205 - 212) คะแนนมาก หมายถึงการยอมรับมาก

10. สถานการณ์ต่าง ๆ หมายถึง เหตุการณ์ในการขับขี่รถยนต์ เป็นเหตุการณ์ทั้งในทางกายภาพและทางจิตวิทยา เช่น ขับรถในขณะฝนตก ถนนลื่น ขับรถในเมือง ขับรถบนถนนที่ไม่คุ้นเคย ขับรถขณะอารมณ์ไม่ดี เป็นต้น

11. พฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัย หมายถึง การคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในการขับรถ ซึ่งวัดจาก

11.1 ความถี่ในการใช้เข็มขัดนิรภัย เป็นการวัดว่าคาดเข็มขัดนิรภัยกี่ครั้งในการขับรถ 10 ครั้ง โดยให้ผู้ขับขี่รถยนต์ประเมินตนเอง

11.2 การให้ผู้ขับขี่ยรถยนต์ประเมินตนเองว่าในแต่ละสถานการณ์นั้นคาดเข็มขัดนิรภัยอย่างไรบ้าง คือ ไม่เคยคาด นาน ๆ คาดครั้ง คาดเป็นครั้งคราว คาดบ่อย ๆ และคาดเป็นประจำ



บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การศึกษาเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องในงานวิจัยนี้จะนำเสนอใน 4 ประเด็น คือ

1. ความสัมพันธ์ระหว่างความเชื่อ ทศนคติ และพฤติกรรม
2. บุคลิกภาพ
3. เข็มขัดนิรภัย
4. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ความสัมพันธ์ระหว่าง ความเชื่อ ทศนคติ และพฤติกรรม

ความเชื่อ (Belief)

ความเชื่อหมายถึงข้อวินิจฉัยของบุคคลที่เกี่ยวกับแง่มุมต่าง ๆ ของโลก โดยเฉพาะจะเกี่ยวข้องกับความเข้าใจในตนเองของบุคคลนั้นและสิ่งแวดล้อมที่อยู่ภายนอกตัวเขา (Fishbein and Ajzen. 1975 : 131) หรือหมายถึง ความจริงหรือข้อความที่สันนิษฐานตามความคิดหรือความเข้าใจของบุคคลเกี่ยวกับธรรมชาติของโลก (Johns. 1992 : 130)

ความเชื่ออาจจะจำแนกได้เป็น 3 ประเภท คือ (Fishbein and Ajzen. 1975 : 131)

1. ความเชื่อเชิงบรรยาย (Descriptive Beliefs)
2. ความเชื่อเชิงอ้างอิง (Inferential Beliefs)
3. ความเชื่อเชิงข้อมูล (Informational Beliefs)

1. ความเชื่อเชิงบรรยาย (Descriptive Beliefs)

ความเชื่อเชิงบรรยายเป็นความเชื่อที่เกิดขึ้นจากการที่บุคคลได้มีประสบการณ์กับสิ่งที่ก่อให้เกิดความเชื่อโดยตรง เช่นบุคคลนั้นอาจจะรับรู้่ว่า สิ่งที่เขาสังเกตเห็นมีคุณลักษณะ

บางประการ ตัวอย่างเช่น เขาอาจจะมองเห็นหรือรู้สึกว่าได้สิ่งที่เขาสังเกตมีลักษณะกลม หรือ นุ่มที่เขาได้ชิมหรือดมคุมีรสเปรี้ยว เป็นต้น

2. ความเชื่อเชิงอ้างอิง (Inferential Beliefs)

ความเชื่อเชิงอ้างอิงเป็นความเชื่อที่ไม่อาจจะเกิดขึ้นกับบุคคลจากการสังเกต โดยตรงได้ ทั้งนี้เนื่องจากคุณลักษณะบางประการของสิ่งที่จะทำให้บุคคลมีความเชื่อเกี่ยวกับ สิ่งนั้นไม่อาจจะใช้การสังเกตโดยตรงได้ เช่นคุณลักษณะของบุคคลเกี่ยวกับ ความซื่อสัตย์ ความเป็นมิตร หรือความเฉลียวฉลาด เป็นต้น

บรูเนอร์ (Fishbein and Ajzen. 1975 : 132 ; citing Bruner. 1957) ได้เสนอแนะว่ามีวิธีการอยู่ 2 วิธี ที่จะทำให้บุคคลเกิดความเชื่อในสิ่งที่ไม่อาจจะ สังเกตโดยตรงได้ คือ (1) โดยการใช้สิ่งที่เคยเรียนรู้มาก่อน เช่น เคยเรียนรู้ว่าคนอ้วน มักจะเป็นคนร่าเริง หรือคนที่กำลังร้องไห้จะต้องเป็นคนที่โศกเศร้า เป็นต้น (2) โดยการใช้ หลักการของเหตุและผล ตัวอย่างเช่น นิสาส่งกว่าซูพรรณ และ ซูพรรณสูงกว่าฤดี ดังนั้นนิสา จึงย่อมจะสูงกว่าฤดี เป็นต้น

3. ความเชื่อเชิงข้อมูล (Informational Beliefs)

ความเชื่อเชิงข้อมูล เป็นความเชื่อของบุคคลซึ่งมิได้เกิดขึ้นจากการสังเกต โดยตรงหรือจากกระบวนการอ้างอิงแต่เป็นความเชื่อที่เกิดขึ้นจากการได้รับข้อมูลจากภายนอก ข้อมูลที่บุคคลอาจจะได้รับจากภายนอกได้แก่ หนังสือพิมพ์ หนังสือ วารสาร วิทยุและโทรทัศน์ การฟังการบรรยายจากเพื่อน ญาติ และเพื่อนร่วมงาน เป็นต้น

ทัศนคติ (Attitude)

1. ความหมายของทัศนคติ

ความหมายของทัศนคตินี้มีผู้ให้ความหมายไว้ดังนี้

1. ทัศนคติ เป็นการประเมินผลเกี่ยวกับสิ่งของ บุคคล หรือเหตุการณ์ต่าง ๆ โดยอาจจะเป็นการประเมินผลว่าชอบหรือไม่ชอบต่อสิ่งของ บุคคล หรือเหตุการณ์ดังกล่าว (Robbins. 1991 : 162)

2. **ทัศนคติ** คือความโน้มเอียงของอารมณ์ที่มีความมั่นคงพอสมควร ในการที่จะตอบสนองอย่างคงที่ต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ต่อสถานการณ์หรือต่อบุคคล (Johns. 1992 : 127)

3. **ทัศนคติ** คือความโน้มเอียงที่จะตอบสนองในทางบวกหรือในทางลบต่อบุคคลใดบุคคลหนึ่ง หรือต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งในสิ่งแวดล้อมหนึ่ง ๆ (Schermerhorn, Hunt and Osborn. 1988 : 80)

4. **ทัศนคติ** เป็นความรู้สึกโดยทั่ว ๆ ไปของบุคคลเกี่ยวกับความชอบหรือความไม่ชอบ ที่บุคคลนั้นมีต่อสิ่งเร้าใด ๆ (Fishbein and Ajzen. 1975 : 216)

กล่าวโดยสรุปแล้ว ทัศนคติ เป็นความรู้สึกว่าชอบหรือไม่ชอบของบุคคลใดบุคคลหนึ่งในการตอบสนองต่อสิ่งเร้าใด ๆ ซึ่งอาจจะเป็นสิ่งของ บุคคล หรือสถานการณ์

2. องค์ประกอบของทัศนคติ

โดยทั่วไปทัศนคติมีองค์ประกอบที่สำคัญ 3 ประการ คือ (Schermerhorn, Hunt and Osborn. 1988 : 80 - 81)

1. องค์ประกอบที่เกี่ยวกับปัญญา (Cognitive Component)

องค์ประกอบที่เกี่ยวกับปัญญาคือ ความเชื่อและค่านิยมของบุคคลที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ความเชื่อและค่านิยมดังกล่าวนี้มีขึ้นก่อนการเกิดทัศนคติของบุคคลต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง

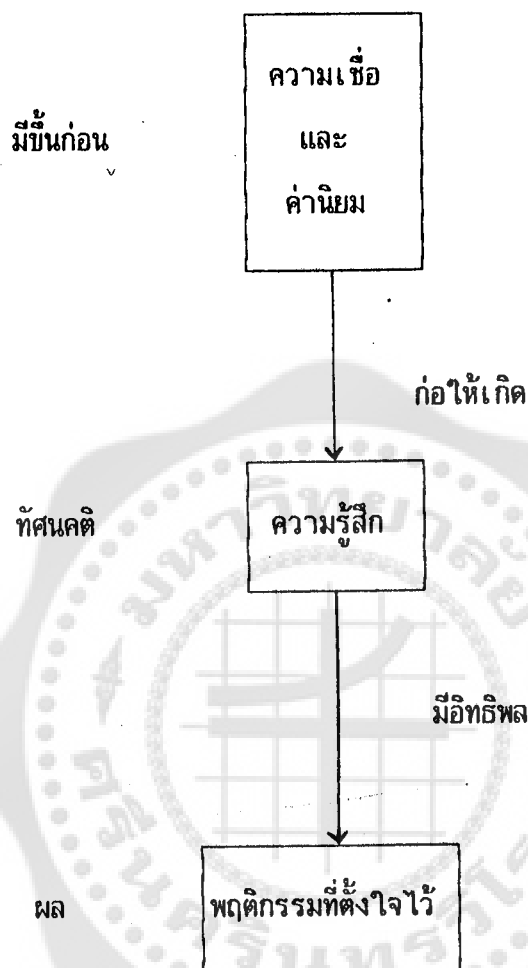
2. องค์ประกอบที่เกี่ยวกับอารมณ์ความรู้สึก (Affective Component)

องค์ประกอบที่เกี่ยวกับอารมณ์ความรู้สึก จะเป็นความรู้สึกเฉพาะของบุคคลที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งซึ่งเป็นผลเนื่องมาจากความเชื่อและค่านิยมที่บุคคลมีต่อสิ่งนั้น ๆ ความรู้สึกที่เกิดขึ้นดังกล่าวนี้ก็คือ ทัศนคติที่แท้จริงของบุคคล

3. องค์ประกอบที่เกี่ยวกับพฤติกรรม (Behavioral Component)

องค์ประกอบที่เกี่ยวกับพฤติกรรมคือ เจตนารมณ์ของบุคคลที่จะแสดงพฤติกรรมอย่างใดอย่างหนึ่งออกมาตามความรู้สึกของบุคคลนั้น ๆ เจตนารมณ์ที่เกิดขึ้นนี้เป็นผลเนื่องมาจากทัศนคติของบุคคลต่อสิ่งดังกล่าวนั่นเอง

องค์ประกอบของทัศนคติมีความสัมพันธ์กันอย่างเป็นระบบดังแผนภาพต่อไปนี้



รูปที่ 2 แสดงความสัมพันธ์ขององค์ประกอบของทัศนคติ

3. สิ่งที่กำหนดทัศนคติ

ดังได้กล่าวมาแล้วว่าความเชื่อของบุคคลที่เกิดขึ้น เป็นผลที่ได้จากการที่บุคคลนั้น ได้มีโอกาสสังเกตสิ่งทีก่อให้เกิดความเชื่อแก่เขาโดยตรง หรือจากกระบวนการอ้างอิง ตลอดจนการได้รับข้อมูลจากภายนอก ความเชื่อต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งของบุคคลจะทำให้บุคคลนั้นเกิดทัศนคติต่อสิ่งดังกล่าว ความเชื่อที่เป็นตัวกำหนดทัศนคติของบุคคลเรียกว่า "ชุดของความเชื่อ"

ที่เด่น" พิษบายนและไอเซ็นมีความเห็นว่า ความเชื่อที่เป็นตัวกำหนดทัศนคติของบุคคลใด ๆ
น่าจะมีจำนวนความเชื่ออยู่ในระหว่าง 5 - 9 ตัวด้วยกัน (Fishbein and Ajzen.
1975 : 218)

ทฤษฎีที่เกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างความเชื่อ ทัศนคติและพฤติกรรม

ทฤษฎีที่เกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่าง ความเชื่อ ทัศนคติ และ พฤติกรรม ในงานวิจัย
นี้ จะนำเสนอ 3 ทฤษฎี ดังนี้

1. ทฤษฎีความสัมพันธ์ระหว่างความเชื่อ ทัศนคติ เจตนารมณ์และพฤติกรรม ของ
พิษบายน และไอเซ็น

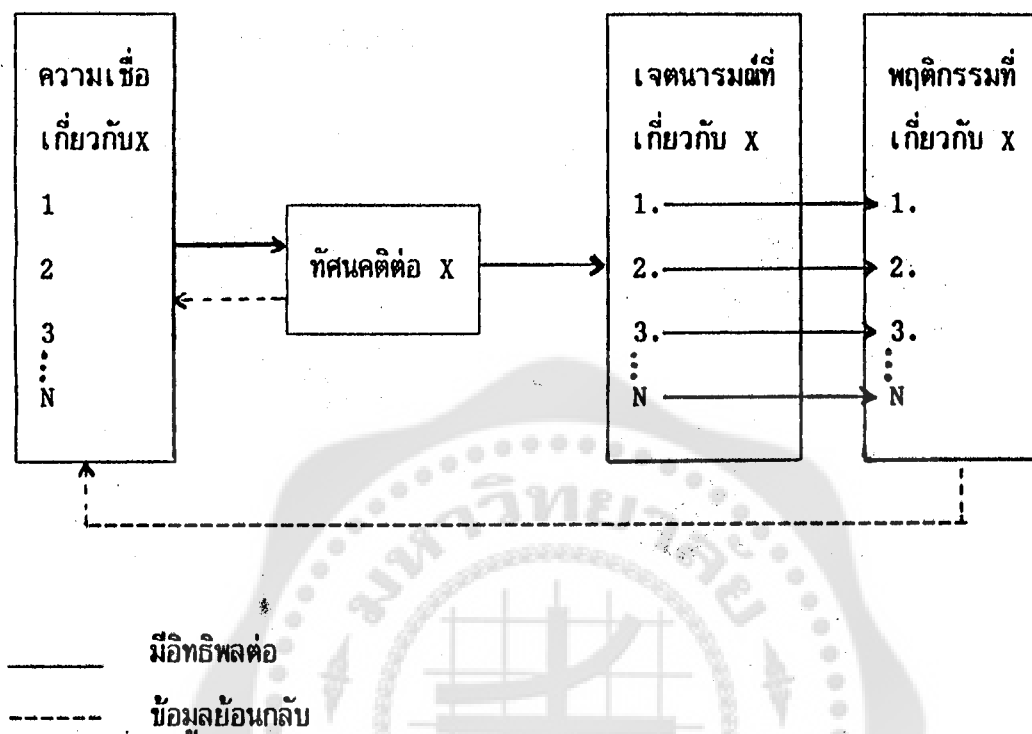
2. ทฤษฎีความไม่คล่องจองทางปัญญาของเฟสติงเจอร์

3. ทฤษฎีการรับรู้ตนเองของเบ้ม

1. ทฤษฎีความสัมพันธ์ระหว่างความเชื่อ ทัศนคติ เจตนารมณ์และพฤติกรรม ของ
พิษบายน และไอเซ็น

ข้อสันนิษฐานโดยทั่วไปอย่างหนึ่งคือ ทัศนคติของบุคคลต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งสามารถ
จะใช้ทำนายพฤติกรรมของบุคคลต่อสิ่งดังกล่าวได้ แต่อย่างไรก็ตามพิษบายนและไอเซ็น
(Fishbein and Ajzen. 1975 : 15-16) ก็มีความเห็นที่แตกต่างไปจากข้อสันนิษฐาน
ดังกล่าวตรงที่ว่า สิ่งที่จะกำหนดพฤติกรรมของบุคคลคือ เจตนารมณ์ของบุคคลนั้น ที่จะแสดง
พฤติกรรม มิใช่ทัศนคติตามความเข้าใจดังกล่าว

แนวคิดของพิชบายน์และโอเซ็นเป็นดังนี้



รูปที่ 3 แสดงความสัมพันธ์ระหว่าง ความเชื่อ ทัศนคติ เจตนา และพฤติกรรม

จากรูปข้างต้นแสดงให้เห็นว่า เจตนาของบุคคลจะเป็นสิ่งที่กำหนดพฤติกรรมของบุคคลในการกระทำสิ่งใดสิ่งหนึ่ง แต่อย่างไรก็ตามความเชื่อและทัศนคติของบุคคลก็ยังคงมีความเกี่ยวข้องกับพฤติกรรมที่บุคคลนั้นจะแสดงออกมาต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง ทั้งนี้เพราะความเชื่อของบุคคลจะมีอิทธิพลต่อทัศนคติของบุคคล และทัศนคติของบุคคลที่เกิดขึ้นจากอิทธิพลของความเชื่อดังกล่าว ก็จะเป็นตัวกำหนดเจตนาของบุคคลในการแสดงพฤติกรรมเกี่ยวกับสิ่งใดสิ่งหนึ่ง

นอกจากนี้แล้วพิชบายน์ (Fhaner. 1974 : 473 ; citing Fishbein. 1967) มีความเห็นว่าทัศนคติของบุคคลต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งเป็นฟังก์ชันระหว่าง

- (1) ระดับความมากน้อยของความเชื่อที่บุคคลมีต่อสิ่งนั้น
- (2) ความคิดเห็นของบุคคลต่อความเชื่อนั้น

ฟังก์ชันดังกล่าวเป็นดังนี้

$$A_o = \sum_{i=1}^N B_i a_i$$

A_o =ทัศนคติของบุคคลที่มีต่อ O

B_i = ระดับความมากน้อยของความเชื่อที่บุคคลมีต่อ O

a_i = ความคิดเห็นที่เป็นการประเมินของบุคคลต่อ B_i

N = จำนวนความเชื่อทั้งหมดของบุคคลที่มีต่อ O

2. ทฤษฎีความไม่คล้อยจองทางปัญญาของเฟสติงเจอร์ (Festinger's Theory of Cognitive Dissonance)

ทฤษฎีความไม่คล้อยจองทางปัญญาเป็นทฤษฎีที่พัฒนาโดยเฟสติงเจอร์ และเป็นทฤษฎีที่อธิบายถึงความเชื่อมโยงระหว่างทัศนคติกับพฤติกรรม (Robbins. 1991 : 165) สิ่งที่เป็นปัญหายุ่งยากมาเกี่ยวกับงานวิจัยทางด้านทัศนคติ ก็คือ มีข้อวิพากษ์วิจารณ์ว่าการศึกษาเกี่ยวกับทัศนคติเป็นสิ่งที่ไร้ประโยชน์ ทั้งนี้เพราะ ไม่อาจจะยืนยันได้ว่าพฤติกรรมของบุคคลจะต้องสอดคล้องกับทัศนคติของบุคคลนั้น แต่ทฤษฎีความไม่คล้อยจองทางปัญญาเป็นทฤษฎีที่จะช่วยแก้ข้อวิพากษ์วิจารณ์ต่าง ๆ ลงได้ โดยที่ทฤษฎีนี้จะบอกถึงเงื่อนไขที่ทัศนคติกับพฤติกรรมมีความสอดคล้องกัน (Secord and Backman. 1976 : 507)

เฟสติงเจอร์มีความเห็นว่าโดยทั่วไปแล้วทัศนคติต่าง ๆ ของแต่ละบุคคลจะมีความสอดคล้องกัน เช่นเดียวกันกับที่พฤติกรรมของบุคคลก็จะสอดคล้องกันกับทัศนคติของเขาเองอีกด้วย รวมทั้งการกระทำต่าง ๆ ของบุคคลก็จะมี ความสอดคล้องซึ่งกันและกัน (Secord and Backman. 1976 : 507)

ความไม่คล้อยจองทางปัญญา (Cognitive Dissonance) หมายถึง การที่บุคคลใดบุคคลหนึ่งมีการรับรู้ว่ามี ความไม่สอดคล้องกันเกิดขึ้นระหว่างทัศนคติต่าง ๆ ของเขาหรือระหว่างพฤติกรรมกับทัศนคติของเขา (Robbins. 1991 : 165) ระดับความมากน้อยของความไม่คล้อยจองทางปัญญาที่เกิดขึ้น เป็นอัตราส่วนดังนี้ (Secord and Backman. 1976 : 508)

$$\text{ความสำคัญ} \times \text{จำนวนของส่วนที่เป็นความไม่สอดคล้อง} \\ \text{ความไม่คล้อยจอง} = \frac{\text{ความสำคัญ} \times \text{จำนวนของส่วนที่เป็นความสอดคล้อง}}$$

จากอัตราส่วนดังกล่าว จะเห็นได้ว่าถ้าจำนวนของส่วนที่เป็นความไม่สอดคล้อง และจำนวนของส่วนที่เป็นความสอดคล้องมีจำนวนพอ ๆ กัน ความไม่คล้อยจองที่เกิดขึ้นจะมีมาก แต่ถ้าจำนวนของส่วนที่เป็นความไม่สอดคล้องมีน้อยกว่าจำนวนที่เป็นความสอดคล้อง ความไม่คล้อยจองก็จะมีน้อย

เฟสติงเจอร์เห็นว่าความไม่คล้อยจองจะทำให้บุคคลเกิดความไม่สบายใจ และมักจะต้องหาทางลดความไม่สบายใจที่เกิดขึ้นให้น้อยลง (Johns. 1991 : 135) เฟสติงเจอร์ (Robbins. 1991 : 165-166 ; citing Festinger. 1957) เห็นว่า ความต้องการของบุคคลที่จะลดความไม่คล้อยจอง ขึ้นอยู่กับสิ่งต่อไปนี้

1. ความสำคัญของส่วนที่ทำให้เกิดความไม่คล้อยจอง ถ้าส่วนที่ทำให้เกิดความไม่คล้อยจองต่อบุคคลใด ๆ ไม่มีความสำคัญต่อบุคคลนั้นมากนัก แรงกดดันที่จะทำให้บุคคลนั้นต้องลดความไม่คล้อยจองก็มีต่ำ
2. ระดับความมากน้อยของอิทธิพลที่บุคคลใด ๆ เชื่อว่าเขามีอยู่ต่อส่วนที่เป็นความไม่คล้อยจอง ถ้าบุคคลนั้นรับรู้ว่าการไม่คล้อยจองที่เกิดขึ้นนั้นไม่อยู่ในวิสัยที่เขาจะควบคุมได้และไม่มีทางเลือกอื่น ๆ ให้เลย โอกาสที่จะทำให้บุคคลนั้นมีการเปลี่ยนแปลงทัศนคติของตนเองเพื่อลดความไม่คล้อยจองลงก็จะเป็นไปได้โดยยาก
3. รางวัลซึ่งอาจจะมีส่วนเกี่ยวข้องกันกับความไม่คล้อยจอง ถ้าความไม่คล้อยจองมีอยู่สูง แต่รางวัลที่บุคคลใด ๆ จะได้รับก็มีสูงเช่นเดียวกันด้วย รางวัลก็อาจจะเป็นสิ่งที่ช่วยลดความไม่คล้อยจองที่เกิดขึ้นได้

เฟสติงเจอร์เสนอแนวทางการลดความไม่คล้อยจองไว้ 3 วิธี ดังนี้
(Secord and Backman. 1976 : 509 ; citing Festinger. 1957)

1. โดยการเปลี่ยนส่วนของปัญหาที่เกี่ยวกับพฤติกรรม เมื่อใดที่ส่วนของปัญหาที่เกี่ยวกับพฤติกรรมของบุคคลไม่คล้อยจองกับความเชื่อของบุคคลนั้น วิธีการที่ง่ายที่สุดในการลดความไม่คล้อยจองก็คือ การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมนั้นเสีย ตัวอย่าง เช่น ถ้าคนที่สูบบุหรี่คิดว่าบุหรี่เป็นอันตรายต่อสุขภาพของเขา เขาก็อาจจะหยุดสูบบุหรี่

2. โดยการเปลี่ยนส่วนของปัญหาที่เกี่ยวกับสภาพแวดล้อม ในบางครั้ง พฤติกรรมของบุคคลหนึ่งอาจจะไม่สอดคล้องกับสภาพแวดล้อมที่สามารถเปลี่ยนแปลงได้ ตัวอย่างเช่น เมื่อคนที่สูบบุหรี่ต้องการที่จะลดความไม่คล่องจองระหว่างส่วนของปัญหาที่รับรู้ว่าเป็นบุหรี่ทำให้เกิดโรคมะเร็งในปอด เขาก็อาจจะเปลี่ยนเป็นสูบบุหรี่กันกรองแทน แต่ส่วนของสภาพแวดล้อมที่สามารถจะเปลี่ยนแปลงได้ง่ายที่สุด คือ สิ่งแวดล้อมทางด้านสังคม หรือ สิ่งแวดล้อมระหว่างบุคคล ดังนั้นคนที่สูบบุหรี่ก็อาจจะลดความไม่คล่องจองโดยหาการยอมรับและสนับสนุนจากคนที่สูบบุหรี่ด้วยกันซึ่ง ไม่เชื่อว่าการสูบบุหรี่จะเป็นสาเหตุของโรคมะเร็ง หรือเขาอาจจะหยาบคายความจริงขึ้นมาอ้างว่าแม้แต่หมอเองก็ยังสูบบุหรี่กันมาก

3. โดยการเพิ่มส่วนของปัญหาใหม่เข้าไป บางครั้งก็เป็นเรื่องที่ยากในการที่จะเปลี่ยนส่วนของปัญหาที่ทำให้เกิดความไม่คล่องจอง ดังนั้นบุคคลที่เมื่อเกิดความไม่คล่องจองทางปัญหาแล้ว ก็อาจจะลดความไม่คล่องจองดังกล่าวโดยการเพิ่มส่วนของปัญหาใหม่เข้าไป ตัวอย่างเช่น คนที่สูบบุหรี่และกำลังเกิดความวิตกกังวลเกี่ยวกับมะเร็งในปอด ก็อาจจะลดความไม่คล่องจองทางปัญหาในตัวเขาโดยการเพิ่มส่วนของปัญหาใหม่เข้าไป เช่นคิดว่าการสูบบุหรี่ถือเป็นการผ่อนคลายอารมณ์ บุหรี่จึงย่อมจะมีประโยชน์ต่อสุขภาพของเขาด้วย

ในการใช้ทฤษฎีความไม่คล่องจองทางปัญหาอธิบายการคาดเข็มขัดนิรภัยนั้น ฟานเนอร์และเฮน (Fhaner and Hane. 1979 : 206) เห็นว่า ตามทฤษฎีความไม่คล่องจองทางปัญหานั้น เมื่อบุคคลใดเกิดความไม่คล่องจองทางปัญหานั้น บุคคลนั้นก็จะต้องพยายามหาทางลดความไม่คล่องจองทางปัญหาดังกล่าวลงซึ่งจะมีอยู่ด้วยกันหลายวิธี แต่วิธีการที่ง่ายที่สุดก็คือการเปลี่ยนความเชื่อของบุคคลผู้นั้น อย่างไรก็ตามเงื่อนไขที่สำคัญที่สุดที่จะทำให้บุคคลผู้นั้นสามารถลดความไม่คล่องจองทางปัญหาได้ ก็คือ เขาจะต้องมีอิสระในการปฏิบัติ ซึ่งหมายถึงว่าจะต้องมีทางเลือกให้เขาเลือกปฏิบัติมิใช่การบังคับซึ่งไม่มีทางเลือกอื่นให้เลย

สำหรับทฤษฎีนี้กับการใช้เข็มขัดนิรภัยนั้น ฟานเนอร์และเฮนเห็นว่าการที่จะทำให้บุคคลที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยเปลี่ยนความเชื่อของเขาเกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัยได้นั้น เขาจะต้องมีอิสระในการเลือกทางปฏิบัติ แม้ว่าจะมีกฎหมายการบังคับใช้เข็มขัดนิรภัยออกมาแล้วก็ตาม เช่นทางเลือกระหว่างการคาดเข็มขัดนิรภัยกับทางเลือกที่จะต้องเสี่ยงต่อการถูกปรับเป็นเงิน 400 บาท เป็นต้น ด้วยวิธีนี้ ก็จะทำให้บุคคลที่ไม่ใช้เข็มขัดนิรภัย ค่อย ๆ เพิ่มความเห็นด้วยกับการใช้เข็มขัดนิรภัย

3. ทฤษฎีการรับรู้ตนเองของเบีม (Bem's Theory of Self-Perception)

ทฤษฎีการรับรู้ตนเองเป็นทฤษฎีที่พัฒนาโดย ดาเรล เบีม และเป็นทฤษฎีอีกทฤษฎีหนึ่งที่ช่วยอธิบายเกี่ยวกับความไม่คล่องจองทางปัญญาได้ เบีมมีความเห็นว่าแท้จริงแล้วพฤติกรรมของบุคคลต่างหากที่มีอิทธิพลต่อทัศนคติของบุคคล กล่าวคือพฤติกรรมของบุคคลจะทำให้บุคคลเกิดทัศนคติต่อสิ่งหนึ่งสิ่งใดขึ้นมา (Zimbardo, Ebbesen and Maslach. 1977 : 78) ดังนั้นตามความเห็นของเบีม ทัศนคติจึงมิใช่สิ่งที่กำหนดพฤติกรรมของบุคคล (Robbins. 1991 : 169)

เบีม (Phaner and Hane. 1979 : 206 ; citing Bem. 1972) แสดงความเห็นว่าคุณแต่ละคนจะสังเกตพฤติกรรมของตนเองแบบเดียวกันกับที่ได้สังเกตพฤติกรรมของคนอื่น ๆ ดังนั้นบุคคลเหล่านี้ก็จะสรุปพฤติกรรมของตนเองแบบเดียวกันกับที่สรุปพฤติกรรมของคนอื่น ๆ

ฟานเนอร์และเฮน (Phaner and Hane. 1979 : 206) ได้นำทฤษฎีการรับรู้ตนเองของเบีมมาอธิบายเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยของกลุ่มตัวอย่างที่ทำการศึกษา ฟานเนอร์ และเฮนมีความเชื่อว่าตามหลักการของทฤษฎีการรับรู้ตนเองแล้วย่อมจะทำให้ตั้งสมมติฐานได้ว่าผู้ขับรถยนต์น่าจะมีความคิดเห็นและความเชื่อที่ดีต่อการใช้เข็มขัดนิรภัยมากขึ้นกว่าเดิมก่อนที่จะมีการให้กฎหมายเข็มขัดนิรภัย จากการศึกษาของฟานเนอร์และเฮนแม้ว่าจะมีการใช้เข็มขัดนิรภัยเพิ่มมากขึ้นก็จริง แต่ก็ยังปรากฏว่ามีผู้ขับรถยนต์อยู่อีกส่วนหนึ่งถึงร้อยละ 20 ที่ยังไม่ยอมใช้เข็มขัดนิรภัย ซึ่งฟานเนอร์และเฮนอธิบายว่าการที่ผู้ขับรถยนต์บางส่วนยังไม่ยอมใช้เข็มขัดนิรภัย ก็อาจจะเป็นผลมาจากความคล่องจองทางปัญญาของตนเองที่เกิดขึ้นเนื่องจากเห็นว่ายังคงมีผู้ขับรถยนต์อีกส่วนหนึ่งที่ไมยอมใช้เข็มขัดนิรภัย เช่นเดียวกับตน จึงทำให้เกิดความเชื่อในทางลบต่อการใช้เข็มขัดนิรภัยมากยิ่งขึ้นไปอีก

บุคลิกภาพ (Personality)

ในงานวิจัยนี้จะกล่าวถึงบุคลิกภาพที่สำคัญ 2 ประเภทคือ (1) การเชื่ออำนาจ (Locus of Control) (2) บุคลิกภาพ แบบ A และ แบบ B

การเชื่ออำนาจ (Locus of Control)

การเชื่ออำนาจ หมายถึงการที่บุคคลมีความเชื่อว่าชีวิตของตนนั้นขึ้นอยู่กับสิ่งใดสิ่งหนึ่ง คืออาจจะขึ้นอยู่กับกระทำของตนเอง หรือขึ้นอยู่กับสิ่งแวดล้อมที่ไม่สามารถจะควบคุมได้ (Vecchio. 1991 : 87)

การเชื่ออำนาจแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ (Gordon. 1991 : 85)

(1) การเชื่ออำนาจภายในตน (Internal Locus of Control) และ (2) การเชื่ออำนาจภายนอกตน (External Locus of Control) การเชื่ออำนาจทั้ง 2 ประเภทนี้ สามารถจะทำนายพฤติกรรมของบุคคลได้และมีลักษณะดังนี้ (เสริมศักดิ์ วิศาลาภรณ์และคณะ. 2534 : 13)

1. การเชื่ออำนาจภายในตน เป็นความเชื่อของบุคคลที่ว่าสิ่งต่าง ๆ ที่ตนได้รับหรือเกิดขึ้นกับตนนั้น เกิดจากการกระทำของตนเอง ไม่ว่าสิ่งที่เกิดขึ้นจะดีหรือไม่ก็ตาม เป็นต้นว่า มีความเชื่อว่าทำดีจะได้ดี ทำชั่วจะได้ชั่ว หากพยายามมากจะได้ผลตอบแทนมาก เมื่อพยายามน้อยก็จะได้รับผลตอบแทนน้อย

2. การเชื่ออำนาจภายนอกตน เป็นความเชื่อของบุคคลที่ว่า สิ่งต่าง ๆ ที่ตนได้รับหรือเกิดขึ้นกับตนนั้น ไม่ได้เกิดขึ้นด้วยการกระทำของตน แต่ขึ้นอยู่กับสาเหตุภายนอกต่าง ๆ เช่น ความบังเอิญ โชค เคราะห์ เป็นต้น

บุคคลที่มีการเชื่ออำนาจภายในตนกับการเชื่ออำนาจภายนอกตน จะมีลักษณะที่สำคัญบางประการแตกต่างกันดังนี้ (Schermerhorn, Hunt and Osborn. 1988 : 86)

1. ความแตกต่างด้านกระบวนการสารสนเทศ บุคคลที่มีการเชื่ออำนาจภายในตนจะเป็นผู้ที่พยายามแสวงหาข้อมูลต่าง ๆ มากกว่าบุคคลที่มีการเชื่ออำนาจภายนอกตน และจะไม่ค่อยพอใจกับข้อมูลที่ตนมีอยู่หรือได้รับ

2. ความแตกต่างด้านความพึงพอใจในงาน บุคคลที่มีการเชื่ออำนาจภายในตนจะเป็นผู้ที่มีความพึงพอใจในงานสูงกว่าบุคคลที่มีการเชื่ออำนาจภายนอกตน

3. ความแตกต่างด้านการควบคุมตนเองและการเสี่ยง บุคคลที่มีการเชื่ออำนาจภายในตนจะมีการควบคุมตนเองได้ดีกว่าบุคคลที่มีการเชื่ออำนาจภายนอกตน และจะมีความรอบคอบมากกว่าแต่กล้าเสี่ยงน้อยกว่าบุคคลที่มีการเชื่ออำนาจภายนอกตน

4. ความแตกต่างด้านการตอบสนองต่อบุคคลอื่น บุคคลที่มีการเชื่ออำนาจภายในตนจะเป็นผู้ที่มีความเป็นตัวของตัวเอง และมีความเชื่อมั่นในวิจารณญาณของตนเองมากกว่าบุคคลที่มีการเชื่ออำนาจนอกตน

บุคลิกภาพแบบ A และแบบ B

โดยทั่วไปบุคคลที่มีบุคลิกภาพแบบ A และแบบ B จะมีความแตกต่างกันเกี่ยวกับความต้องการในเรื่องของความสัมฤทธิ์ผล ความสมบูรณ์ของงาน การแข่งขันและความสามารถในการที่จะผ่อนคลายอารมณ์ (Gordon. 1991 : 85) บุคลิกภาพแบบ A และแบบ B จะมีลักษณะดังนี้

1. บุคลิกภาพแบบ A

บุคคลที่มีบุคลิกภาพแบบ A เป็นบุคคลที่ชอบแข่งขันกับคนอื่น ๆ ตรงต่อเวลา มีความรู้สึกรีบเร่งอยู่ตลอดเวลา (Gordon. 1991 : 85) จะไม่มีเวลาเพื่อความเพลิดเพลินของตนเอง ชอบทำอะไรหลายอย่างพร้อม ๆ กัน (Schermerhorn, Hunt and Osborn. 1988 : 89) จะกำหนดวันทำงานหรือกิจกรรมต่าง ๆ จะต้องเสร็จเอาไว้ล่วงหน้า ไม่มีความอดทนกับบุคคลอื่น ๆ โดยเฉพาะเมื่อรู้สึกว่าถูกขัดจังหวะในการทำงาน ขาดความอดทนในการรับฟังคนอื่นพูดจนจบ (Greene, Adam and Ebert. 1985 : 165) นอกจากนี้ยังเป็นคนที่มีทำงานรวดเร็ว จึงทำให้ได้ปริมาณของงานมากกว่าคุณภาพของงาน การตัดสินใจจะไม่ค่อยดีพอเนื่องจากการตัดสินใจที่รวดเร็วจนเกินไป เป็นคนที่จะขาดความคิดริเริ่มใหม่ ๆ เนื่องจากการมุ่งให้ได้ปริมาณของงาน และการใช้เวลาอย่างรวดเร็ว จึงทำให้ไม่มีเวลาที่จะคิดหาวิธีการในการแก้ปัญหาใหม่ ๆ ที่เกิดขึ้น (Robbins. 1983 : 96 - 97)

2. บุคลิกภาพแบบ B

บุคคลที่มีบุคลิกภาพแบบ B จะเป็นผู้ที่มีบุคลิกภาพที่ตรงกันข้ามกับกับบุคคลที่มีบุคลิกภาพแบบ A คือจะเป็นบุคคลที่ทำตัวแบบสบาย ๆ ทำสิ่งต่าง ๆ ที่ละอย่าง และเป็นผู้ที่แสดงออกทางด้านความรู้สึกของตนเอง (Gordon. 1991 : 85) มีความสามารถในการผ่อนคลายอารมณ์ จะหลีกเลี่ยงเหตุการณ์ที่ทำให้ตนเองต้องรีบเร่งในเรื่องของเวลา (Greene, Adam and Ebert. 1985 : 165)

เข็มขัดนิรภัย (Safety Belt)

แนวคิดพื้นฐานเกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัย

อุบัติเหตุรถยนต์เป็นผลทำให้สูญเสียชีวิต ทรัพย์สินและเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้จากราจรติดขัด ในประเทศสหรัฐอเมริกาอุบัติเหตุรถยนต์ที่มีผู้เสียชีวิตเกิดขึ้นครั้งแรกในนครนิวยอร์กเมื่อปี พ.ศ. 2442 ในปี พ.ศ. 2526 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถยนต์ 44,000 คน และมีผู้บาดเจ็บ 3,400,000 คน จากข้อมูลในสหรัฐอเมริกากระหว่าง พ.ศ. 2518-2526 แสดงว่าอุบัติเหตุรถยนต์เป็นสาเหตุสำคัญที่สุดที่ทำให้มีอายุระหว่าง 5-34 ปีเสียชีวิต (Lawson and Sleet. 1984 : 27) และเป็นสาเหตุถึงร้อยละ 50 ในการเสียชีวิตของบุคคลอายุระหว่าง 15 - 24 ปี (Page. 1984 : 35) อุบัติเหตุรถยนต์ในสหรัฐอเมริกาทำให้ทรัพย์สินเสียหายไม่น้อยกว่าปีละ 50,000 ล้านดอลลาร์ (Amoni. 1984 : 33)

สำหรับในประเทศไทยนั้นในปี พ.ศ. 2533 เกิดอุบัติเหตุรถยนต์ 40,481 ราย มีผู้เสียชีวิต 5,765 คน บาดเจ็บ 18,252 คน ทรัพย์สินเสียหายประมาณ 260 ล้านบาท เฉพาะในเขตกรุงเทพมหานครเกิดอุบัติเหตุรถยนต์ 33,064 ราย มีผู้เสียชีวิต 949 คน อุบัติเหตุรถยนต์ทั้งประเทศและในกรุงเทพมหานครระหว่างปี พ.ศ. 2524 - 2533 ปรากฏดังตารางต่อไปนี้

ตาราง 1 อุบัติเหตุรถยนต์ในกรุงเทพมหานครและทั้งประเทศระหว่างปี 2524 - 2533

พ.ศ.	ในเขตกรุงเทพมหานคร				ทั้งประเทศ			
	จำนวน (ราย)	ตาย (คน)	บาดเจ็บ (คน)	ทรัพย์สิน เสียหาย (ล้านบาท)	จำนวน (ราย)	ตาย (คน)	บาดเจ็บ (คน)	ทรัพย์สิน เสียหาย (ล้านบาท)
2524	11,802	631	4,810	30.9	16,361	2,760	9,297	64.3
2527	14,092	736	4,672	29.2	18,445	2,908	8,812	60.0
2530	19,745	752	6,333	54.9	24,132	2,104	8,589	74.6
2533	33,064	949	10,701	100.8	40,481	5,765	18,252	259.8

ที่มา : คณะกรรมการป้องกันอุบัติภัยแห่งชาติ 2535 หน้า 5

อุบัติเหตุจากรถยนต์เพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ เทคโนโลยีที่ลดการเสี่ยงจากการเสียชีวิตหรือการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถยนต์คือ เข็มขัดนิรภัยและเข็มขัดนิรภัยสำหรับเด็ก (Shanedling. 1987) มีหลักฐานที่แสดงให้เห็นอย่างชัดเจนว่าเข็มขัดนิรภัยสามารถป้องกันการเสียชีวิตและลดการบาดเจ็บที่เกิดจากอุบัติเหตุรถยนต์ชนกัน (Chapman. 1989) นอกจากนั้นยังมีหลักฐานแสดงให้เห็นว่าการคาดเข็มขัดนิรภัยนั้นจะสามารถลดการบาดเจ็บทั่ว ๆ ไปได้ร้อยละ 25 ลดการบาดเจ็บสาหัสได้ร้อยละ 50 และลดการบาดเจ็บจนเสียชีวิตได้ร้อยละ 65 (Henderson. 1987 : 83)

ประวัติความเป็นมาของเข็มขัดนิรภัยนั้นเริ่มตั้งแต่ พ.ศ. 2428 ในประเทศสหรัฐอเมริกา และได้มีการรณรงค์เชิญชวนให้ใช้เข็มขัดนิรภัยในรถยนต์อย่างกว้างขวาง พ.ศ. 2493 บริษัทเจนเนอรัล มอเตอร์ได้ทดลองติดตั้งเข็มขัดนิรภัยไว้ในรถยนต์ บริษัทฟอร์ดได้โฆษณาว่าอุปกรณ์ที่ได้มาตรฐานอย่างหนึ่งสำหรับรถยนต์ฟอร์ดคือเข็มขัดนิรภัยที่ติดตั้งในรถ

ใน พ.ศ. 2504 วิสคอนซินเป็นรัฐแรกที่กำหนดให้รถยนต์ทุกคันที่จำหน่ายในรัฐวิสคอนซินจะต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัย และใน พ.ศ. 2506 สภาคองเกรสของสหรัฐอเมริกาได้ผ่านกฎหมายที่ว่าด้วยมาตรฐานสำหรับเข็มขัดนิรภัยประจำรถยนต์ สำหรับในยุโรปนั้น ประเทศสวีเดนเริ่มสนใจตั้งแต่ต้นปี พ.ศ. 2493 โดยให้ผู้ขับขีรถแข่งติดเข็มขัดนิรภัย และออกกฎหมายบังคับใช้เข็มขัดนิรภัยในปี พ.ศ. 2518 (วิจิตร บุณยะโหดระ. 2535 : 54 - 55)

โดยทั่วไปเข็มขัดนิรภัยในรถยนต์มี 4 แบบ (กรมการขนส่งทางบก. ม.ป.ป. : 6) ดังนี้

1. แบบรัดสะโพก
2. แบบเฉียงพาดไหล่
3. แบบรัดสะโพกและเฉียงพาดไหล่ (ข้างเดียว)
4. แบบรัดสะโพกและเฉียงพาดไหล่สองข้าง

ในรถยนต์ส่วนบุคคลนั้นโดยมากจะเป็นเข็มขัดนิรภัยแบบรัดสะโพกและเฉียงพาดไหล่ นอกจากจะมีเข็มขัดนิรภัยสำหรับผู้ขับขีรถแล้ว ยังมีเข็มขัดนิรภัยสำหรับผู้โดยสาร และสำหรับเด็กอีกด้วย

ประโยชน์ของเข็มขัดนิรภัย

การสูญเสียชีวิตและการได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถยนต์นับว่าเป็นปัญหาที่สำคัญอย่างยิ่งทางด้านสาธารณสุข แต่ถ้าผู้ขับรถยนต์ได้ใช้เข็มขัดนิรภัยในขณะที่ขับรถยนต์ ก็จะสามารถช่วยลดการสูญเสียชีวิตและการบาดเจ็บที่เกิดขึ้นจากอุบัติเหตุไปได้มาก (Robertson, O'Neill and Wixom. 1972 : 18)

ได้มีการประมาณกันอย่างคร่าว ๆ ว่า ในปี พ.ศ. 2515 ในประเทศสหรัฐอเมริกา ถ้าผู้ที่เสียชีวิตโดยอุบัติเหตุรถยนต์จำนวน 57,000 คน ได้มีการคาดเข็มขัดนิรภัยในขณะที่ขับรถยนต์แล้ว ก็จะสามารถมีชีวิตรอดได้ประมาณร้อยละ 25 หรือ ประมาณ 14,250 คน เป็นอย่างน้อย ในขณะที่เดียวกันในปี พ.ศ. 2515 มีผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถยนต์ประมาณ 4 ล้านคน หากคาดเข็มขัดนิรภัยแล้วจะสามารถลดหรือป้องกันบาดเจ็บได้ถึงร้อยละ 50 ดังนั้น การคาดเข็มขัดนิรภัย ในขณะที่ขับรถยนต์จึงเป็นสิ่งที่มีความจำเป็น โดยเฉพาะในประเทศสหรัฐอเมริกา เด็ก ๆ ที่เกิดตั้งแต่ ปี พ.ศ. 2515 เป็นต้นไป จะมีโอกาสถึงร้อยละ 50 ในการที่จะได้รับ

บาดเจ็บซึ่งบางครั้งอาจถึงกับเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางรถยนต์ได้ (Geller, Casali and Johnson. 1980 : 669)

ข้อมูลจากแหล่งต่าง ๆ แสดงให้เห็นว่าเข็มขัดนิรภัยสามารถลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุรถยนต์ได้ร้อยละ 50 ถึงร้อยละ 60 (Lawson and Sleet. 1984 : 28) โดยลดการเสียชีวิตได้ร้อยละ 50 และลดการบาดเจ็บได้ร้อยละ 65 (Page. 1984 : 35)

เข็มขัดนิรภัยมีประโยชน์อย่างยิ่งในการลดความรุนแรงของอุบัติเหตุ ทั้งนี้เนื่องมาจาก (คณะกรรมการเฉพาะกิจกำหนดมาตรฐานยานพาหนะ. 2528 : 2)

1. เข็มขัดนิรภัยสามารถเห็นวรั้งตัวผู้ขับขี่ในขณะที่รถหยุดอย่างกะทันหัน
2. เข็มขัดนิรภัยสามารถลดแรงกระแทกที่เกิดขึ้นกับส่วนใดส่วนหนึ่งของร่างกาย

โดยเฉพาะ

3. เข็มขัดนิรภัยสามารถช่วยไม่ให้ผู้โดยสารกระแทกกับส่วนต่าง ๆ ภายในตัวรถ รวมทั้งกระจกกันลมหน้าเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

4. เข็มขัดนิรภัยป้องกันมิให้กระเด็นออกนอกยานพาหนะเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

ประโยชน์ที่สำคัญอย่างหนึ่งของเข็มขัดนิรภัยคือช่วยลดความรุนแรงของอุบัติเหตุเมื่อรถชนกันหรือรถชนกับสิ่งต่าง ๆ จะทำให้รถหยุดอย่างกะทันหัน ซึ่งจะทำให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารพุ่งตัว ไปข้างหน้า เข็มขัดนิรภัยจะช่วยเห็นวรั้งผู้ขับขี่และผู้โดยสารไม่ให้พุ่งตัวไปข้างหน้า ขณะที่ขับรถด้วยความเร็ว 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง แล้วรถหยุดกะทันหันจะทำให้เกิดแรงกระแทกเท่ากับรถตกจากตึกสูง 14 เมตร (ประมาณตึก 5 ชั้น) ถ้ารถชนกับรถที่วิ่งมาด้วยความเร็วสูงแรงกระแทกก็จะเพิ่มมากขึ้นเป็นทวีคูณ เมื่อรถชนกันความรุนแรงของแรงกระแทกจะเป็นดังนี้ (กรมการขนส่งทางบก. ม.ป.ป. : 4)

ตาราง 2 แรงกระแทกเมื่อรถวิ่งมาด้วยความเร็วและหยุดกระทันหันเปรียบเทียบกับการตกจากอาคารสูง

ับรต์ด้วยความเร็ว (ก.ม./ช.ม.)	แรงกระแทกเทียบเท่ากับการตกจากอาคารสูง (เมตร)
40	6
60	14
80	25
100	39
120	56

การใช้เข็มขัดนิรภัย จะช่วยทำให้เกิดความปลอดภัยแก่ผู้ขับขี่รถยนต์และผู้โดยสาร โดยจะช่วยลดความรุนแรงจากอันตรายทั้งของผู้ขับขี่รถยนต์และผู้โดยสารจากการเกิดอุบัติเหตุบนถนน ซึ่งมีผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมของประเทศเป็นอย่างมาก ทำให้สูญเสียทรัพยากรบุคคลและทรัพย์สินอื่น ๆ (กรมการขนส่งทางบก. ม.ป.ป. : 2) เมื่อเกิดอุบัติเหตุเข็มขัดนิรภัยจะช่วยลดความรุนแรงของการบาดเจ็บที่บริเวณศีรษะ ใบหน้า ลำคอและทรวงอก เข็มขัดนิรภัยช่วยให้อวัยวะเหล่านี้ไม่กระแทกกับพวงมาลัย กระพวงพวง หรือหลุดออกนอกรถ การบาดเจ็บบริเวณศีรษะและหน้าอกเป็นสาเหตุที่สำคัญของการตายมากที่สุด การคาดเข็มขัดนิรภัยจะช่วยลดความรุนแรงของการบาดเจ็บเมื่อเกิดอุบัติเหตุรถชนกันได้ถึงร้อยละ 40 ถึงร้อยละ 50 (กรมการแพทย์. ม.ป.ป. : 6)

เข็มขัดนิรภัยสามารถลดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถยนต์ได้จริง ๆ ดังจะเห็นจากตารางหน้าใหม่ 2 คนประสบอุบัติเหตุรถคว่ำต้องเข้ารับการรักษายาบาลนานเกือบเดือนสภาพของรถไม่อาจจะนำกลับมาซ่อมได้อีก ผู้ขับรถคาดเข็มขัดนิรภัยเย็บเพียง 10 เข็ม ผู้โดยสารไม่ได้คาดเข็มขัดนิรภัยต้องเย็บถึง 130 เข็ม ตารางทั้งสองบอกว่า

ผมคิดว่า ผู้ที่ขับรถทุกคนจำเป็นต้องเซฟชีวิตตัวเอง ด้วยการรัดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้งที่นั่งรถ ไม่ว่าจะใกล้หรือไกล เพราะเวลาเกิดอุบัติเหตุมันจะช่วยลดความรุนแรงได้ ไม่ต้องอะไรหรอกครับ คุณแค่ผมกับธรรม์ก็แล้วกันมันสาหัสจริง ๆ ตอนนั้นผมและธรรม์เวลานั่งรถหรือขับรถไปไหนจะต้องรัดเข็มขัดนิรภัยตลอด... ผมเลยอยากให้ทุกคนอย่ามองข้ามเข็มขัดนิรภัยนะครับ มันช่วยเซฟชีวิตได้จริง ๆ

(ไทยรัฐ. 2536 : 21)

การคาดเข็มขัดนิรภัยนั้นทำให้อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถยนต์ลดลงอย่างเห็นได้ชัด เช่นในออสเตรเลียเวลานั้นหลังจากมีกฎหมายบังคับให้คาดเข็มขัดนิรภัยแล้ว อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถยนต์ลดลงร้อยละ 25 และในอังกฤษอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถยนต์ลดลงร้อยละ 23 (Lawson and Sleet. 1984 : 28)

การคาดและการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย

ในสหรัฐอเมริกามีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถยนต์ประมาณปีละ 40,000 คน เป็นผลทำให้สูญเสียเงินไปประมาณปีละ ห้าหมื่นล้านดอลลาร์ซึ่งต้องจ่ายเป็นค่าการทดแทนการจ้างงาน ค่ารักษาพยาบาล ค่าสวัสดิการและอื่น ๆ คนอเมริกันเริ่มใช้เข็มขัดนิรภัยตั้งแต่ปี พ.ศ. 2508 ทำให้ลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถยนต์ได้ถึงร้อยละ 40-50 แต่กระนั้นก็ตามมีเพียงร้อยละ 15 เท่านั้นที่คาดเข็มขัดนิรภัย (Wener. 1985 : 26) คนส่วนใหญ่ตระหนักถึงคุณค่าและเห็นคุณค่าของเข็มขัดนิรภัย แต่มีคนส่วนน้อยเท่านั้นที่คาดเข็มขัดนิรภัย

ในประเทศใหญ่ ๆ เช่น ออสเตรเลีย แคนาดา อังกฤษ ฝรั่งเศส เยอรมันนี และ สวีเดน เป็นต้น ต่างก็ประสบกับปัญหาอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยยังน้อยอยู่ทั้ง ๆ ที่มีกฎหมายบังคับ (Adams. 1981)

มีงานวิจัยที่แสดงว่าเหตุผลของวัยรุ่นที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยได้แก่ (Campbell, Hunter and Stutt. 1984 : 30)

1. ลืมคาด
2. ขี้เกียจคาด
3. ไม่สะดวกในการคาด

4. เมื่อคาดแล้วไม่สบาย

5. กลัวว่าจะติดอยู่ในรถเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

สำหรับผู้ใหญ่นั้นเหตุผลในการไม่คาดเข็มขัดนิรภัยได้แก่ (Page. 1984 : 35)

1. ไม่สะดวกในการคาด

2. เมื่อคาดแล้วไม่สบาย

3. ขี้เกียจคาด

4. กลัวว่าจะติดอยู่ในรถเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

5. ไม่เข้าใจปรากฏการณ์ขณะรถยนต์ชนกันและไม่เข้าใจว่าเข็มขัดนิรภัยจะป้องกัน

การบาดเจ็บได้อย่างไร

เวเนอร์ (Wener. 1985 : 26 - 27) ได้ชี้ให้เห็นว่า คนหนึ่งคนจากหกคนจะคาดเข็มขัดนิรภัย อีกห้าคนไม่คาดเข็มขัดนิรภัยและมีข้ออ้างต่าง ๆ นานา ซึ่งข้ออ้างเหล่านั้นไม่มีเหตุผลข้ออ้างที่นำมาอ้างได้แก่

1. เข็มขัดนิรภัยคาดยาก เมื่อคาดแล้วรู้สึกไม่สบาย

2. เข็มขัดนิรภัยในรถใช้การไม่ได้

3. โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุมีน้อยมาก

4. ไม่อยากถูกขังในรถเมื่อเกิดไฟไหม้หรือตกน้ำ

5. ไม่ได้ขับรถไปไกล และก็ขับไม่เร็ว

6. ขับรถด้วยความระมัดระวัง คงไม่เกิดอุบัติเหตุ

7. เด็กและคนท้องควรจะคาดเข็มขัดนิรภัย

8. เวลาารถชนกันเข็มขัดนิรภัยจะทำให้เจ็บมากขึ้น

9. ไม่มีกฎหมายบังคับว่าต้องคาดเข็มขัดนิรภัย

มีงานวิจัยที่แสดงว่าสามารถสร้างแรงจูงใจให้ผู้ขับขี่รถยนต์และผู้โดยสารคาดเข็มขัดนิรภัยมากขึ้นได้เช่น สวีเดน มีโครงการ 3 ปี เป็นผลทำให้การคาดเข็มขัดนิรภัยเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 10 เป็นร้อยละ 33 อังกฤษมีโครงการ 10 ปีทำให้การคาดเข็มขัดนิรภัยเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 15 เป็นร้อยละ 42 (Amoni. 1984 : 34)

การสร้างแรงจูงใจเป็นวิธีการที่ดีที่สุดวิธีหนึ่งในการส่งเสริมให้ใช้เข็มขัดนิรภัย อัตราการใช้เข็มขัดนิรภัยสามารถเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 60 - 90 ถ้าหากใช้แรงจูงใจทางบวก (Sheard, Kane and Dane. 1984) ในการใช้เข็มขัดนิรภัยนั้นจะมีหลายคนที่เห็นคุณค่าของเข็มขัดนิรภัย แต่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย โครงการสร้างแรงจูงใจบางโครงการจะช่วยทำให้คนคาดเข็มขัดนิรภัยมากขึ้น (Spoonhour. 1981)

มาตรการทางกฎหมายบังคับให้คาดเข็มขัดนิรภัย

นักวิจัยที่ศึกษาเกี่ยวกับความปลอดภัยทางด้านการจราจร ได้ตระหนักถึงความสำคัญของเข็มขัดนิรภัยว่าสามารถจะช่วยลดอาการบาดเจ็บซึ่งเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุรถยนต์ได้อีกทั้งความพยายามในการรณรงค์ให้มีการใช้เข็มขัดนิรภัย โดยการให้การศึกษาแก่ประชาชน ก็ให้ผลที่แตกต่างกันออกไป (Jonah, Dawson and Smith. 1982 : 89)

มีหลายประเทศที่ใช้มาตรการทางกฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่รถยนต์คาดเข็มขัดนิรภัย ประเทศที่มีกฎหมายบังคับให้คาดเข็มขัดนิรภัยก่อนปี พ.ศ. 2520 เช่น ออสเตรเลีย ออสเตรีย เบลเยียม บราซิล บุลกาเรีย แคนาดา เดนมาร์ก ฟินแลนด์ นิวซีแลนด์ นอร์เวย์ สเปน สวีเดน สวิตเซอร์แลนด์ เป็นต้น มาเลเซีย นั้นมีกฎหมายบังคับให้คาดเข็มขัดนิรภัยตั้งแต่ พ.ศ. 2521

ในเขตลอนดอนใต้ ประเทศแคนาดาได้มีกฎหมายบังคับให้ผู้นั่งแถวหน้าต้องคาดเข็มขัดนิรภัย โดยมีผลบังคับตั้งแต่เดือน มกราคม พ.ศ. 2519 ก่อนจะมีกฎหมายบังคับปรากฏว่ามีผู้คาดเข็มขัดนิรภัยเพียงร้อยละ 17 หลังจากมีกฎหมายบังคับใช้ 2 เดือน การคาดเข็มขัดนิรภัยเพิ่มขึ้นเป็นร้อยละ 76.8 ก่อนที่จะมีกฎหมายบังคับใช้เข็มขัดนิรภัยนั้นได้มีการรณรงค์ให้ใช้เข็มขัดนิรภัยอย่างกว้างขวาง เช่น ติดป้ายประกาศ ประชาสัมพันธ์ทางวิทยุและโทรทัศน์ จัดโปรแกรมพิเศษในสถานศึกษา ฉายภาพยนตร์ สไลด์ แจกแผ่นพับต่าง ๆ เพื่อกระตุ้นให้ผู้ขับขี่รถยนต์ใช้เข็มขัดนิรภัย (Geller, Casali and Johnson. 1980 : 669 - 670)

นอกจากมาตรการทางกฎหมายแล้ว ยังใช้วิธีการทางวิศวกรรมเข้าช่วยด้วย เช่น ใช้ระบบล็อก (interlock system) สัญญาณเสียงหรือสัญญาณไฟเตือนให้คาดเข็มขัดนิรภัยก่อนที่จะออกรถ สำหรับระบบล็อกนั้นกำหนดให้ผู้ที่นั่งในแถวหน้าต้องคาดเข็มขัดนิรภัยเสียก่อนจึงจะสตาร์ทรถได้ ถ้าไม่คาดก็จะสตาร์ทไม่ติด ระบบล็อกนี้บังคับให้ติดตั้งในรถยนต์ที่ผลิตใน

สหรัฐอเมริกาในช่วงต้นปี พ.ศ. 2517 ถึงปลายปี พ.ศ. 2518 แต่ระบบลือใช้ได้เพียงปีเดียวก็ต้องยกเลิกเพราะประชาชนคัดค้าน (Geller, Casali and Johnson. 1980 : 670)

ในบางประเทศก่อนจะมีมาตรการทางกฎหมายนั้นได้ใช้มาตรการทางวิศวกรรม เช่น สหรัฐอเมริกามีข้อบังคับว่ารถยนต์ที่ผลิตตั้งแต่ปี พ.ศ. 2511 จะต้องติดเข็มขัดนิรภัย (Campbell, Hunter and Slutts. 1984 : 30) ในบางประเทศมีโครงการรณรงค์ให้ใช้เข็มขัดนิรภัยอย่างต่อเนื่องและเป็นระยะยาว เช่นสวีเดน มีโครงการ 3 ปี อังกฤษมีโครงการ 10 ปี เป็นต้น (Amoni. 1984 : 34)

ในการใช้มาตรการทางกฎหมายนั้น บางประเทศจะใช้กฎหมายบังคับเฉพาะในบางรัฐหรือบางมณฑลก่อน เช่น ออสเตรเลีย เริ่มใช้กฎหมายในรัฐวิกตอเรีย ใน พ.ศ. 2513 ก่อนจะบังคับทั่วไปในพ.ศ. 2515 (คณะกรรมการเฉพาะกิจกำหนดมาตรฐานยานพาหนะ 2528 : 2, 9) ประเทศแคนาดาเริ่มมีกฎหมายบังคับในมณฑลออนตาริโอ เมื่อเดือนมกราคม 2519 (Geller, Casali and Johnson. 1980 : 670) บังคับให้บุคคลอายุตั้งแต่ 5 ปีขึ้นไปคาดเข็มขัดนิรภัย หากฝ่าฝืนจะถูกปรับ 28 ดอลลาร์ (Jonah, Dawson and Smith. 1982 : 90)

ได้มีกฎหมายเกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัยในหลายประเทศ เช่น สวีเดน ได้มีกฎหมายให้ผู้นั่งแถวหน้าในรถยนต์ส่วนบุคคลคาดเข็มขัดนิรภัย ตั้งแต่วันที่ 1 มกราคม พ.ศ. 2518 ผลของกฎหมายทำให้อัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยเพิ่มจากร้อยละ 30 เป็นร้อยละ 85 ในเวลาอีก 3 เดือนต่อมา แต่อัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยลดลงเหลือร้อยละ 80 หลังจากออกกฎหมายได้ 1 ปี (Fhaner and Hane. 1979 : 205)

ดังนั้นจึงมีหลายประเทศที่ใช้อำนาจของศาลออกกฎหมายบังคับให้ผู้ขับรถยนต์ต้องใช้เข็มขัดนิรภัยในขณะขับรถยนต์ อาทิเช่น ประเทศออสเตรเลีย แคนาดา และเยอรมนี เป็นต้น ในเมื่อไม่มีวิธีการใด ๆ ที่จะทำให้ผู้ขับรถยนต์ใช้เข็มขัดนิรภัยได้ การออกกฎหมายบังคับให้ผู้ขับรถยนต์ต้องคาดเข็มขัดนิรภัย จึงเป็นวิธีเดียวเท่านั้นที่จะทำให้ผู้ขับรถยนต์คาดเข็มขัดนิรภัย (Jonah, Dawson and Smith. 1982 : 89)

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการใช้เข็มขัดนิรภัย

นักวิชาการ ได้ทำการสำรวจวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง เพื่อศึกษาว่ามีปัจจัยอะไรบ้าง ที่มีอิทธิพลต่อการใช้เข็มขัดนิรภัย จากการสำรวจ วรรณกรรมต่าง ๆ พบว่ามีการศึกษาถึงปัจจัย ที่เกี่ยวข้องกับการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับรถยนต์ดังนี้ คือ (Phaner and Hane. 1973 : 27-35)

1. ปัจจัยเกี่ยวกับสถานการณ์ต่าง ๆ ในขณะขับรถยนต์

ได้มีการศึกษาถึงตัวแปรต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับสถานการณ์ในขณะขับรถยนต์ มีข้อค้นพบ ดังต่อไปนี้

1.1 สภาพแวดล้อมของการจราจร มีงานวิจัยหลายเรื่องเกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัยในการขับรถยนต์บนทางหลวง และขณะขับรถยนต์อยู่ในเมือง ผลการศึกษาทั้งหมด สอดคล้องกันว่า ผู้ขับรถยนต์บนทางหลวงจะคาดเข็มขัดนิรภัยมากกว่าผู้ขับรถยนต์ในเมือง

1.2 ระยะทางในการขับรถยนต์ มีผลการวิจัยเกี่ยวกับระยะทางในการขับรถยนต์ และการใช้เข็มขัดนิรภัย ซึ่งผลการศึกษาพบว่า ถ้าผู้ขับรถยนต์ยิ่งขับรถยนต์เป็นระยะทางไกลมากขึ้นเท่าใด ก็จะคาดเข็มขัดนิรภัยมากขึ้นเท่านั้น

1.3 ความเร็วในการขับรถยนต์ ผลจากการศึกษาพบว่า ในสถานการณ์ที่ผู้ขับรถยนต์ขับรถด้วยความเร็วสูง ผู้ขับรถยนต์มักจะคาดเข็มขัดนิรภัยมากกว่า ผู้ที่ขับรถยนต์ด้วยความเร็วต่ำ

1.4 สภาพของอากาศ มีผลการศึกษาเกี่ยวกับสภาพของอากาศว่า ถ้าสภาพของอากาศไม่ดีผู้ขับรถยนต์ก็มีแนวโน้มที่จะคาดเข็มขัดนิรภัยมาก ในขณะที่เดียวกันถ้าสภาพอากาศร้อน ผู้ขับรถยนต์ก็จะคาดเข็มขัดนิรภัยน้อยลง

2. ปัจจัยเกี่ยวกับคุณสมบัติของผู้ขับรถยนต์

ได้มีผู้ศึกษาตัวแปรต่าง ๆ เกี่ยวกับคุณสมบัติของผู้ขับรถยนต์ที่เกี่ยวข้องกับการใช้และไม่ใช้เข็มขัดนิรภัย โดยมีผู้ศึกษาตัวแปรต่าง ๆ ดังนี้

2.1 อายุ ในงานวิจัยส่วนใหญ่ พบว่า อายุจะมีความสัมพันธ์ในทางบวกกับการใช้เข็มขัดนิรภัย แต่อย่างไรก็ตามก็มีผลการวิจัยบางเรื่องที่พบว่า อายุไม่มีความสัมพันธ์กับการใช้เข็มขัดนิรภัย

2.2 เพศ ผลการศึกษาส่วนใหญ่พบว่า ไม่มีความแตกต่างในด้านเพศเกี่ยวกับการใช้เข็มฉีดยาของผู้ใช้เข็มฉีดยา

2.3 การศึกษา ผลการศึกษาเกือบทั้งหมดพบว่ามีความสัมพันธ์ระหว่างการใช้อุปกรณ์เข็มฉีดยากับระดับการศึกษาของผู้ใช้เข็มฉีดยา

2.4 สถานภาพทางสังคมและเศรษฐกิจ จากการศึกษาพบว่าผู้ใช้เข็มฉีดยาส่วนใหญ่จะมีสถานภาพทางสังคมและเศรษฐกิจสูงกว่าผู้ที่ไม่ใช่เข็มฉีดยา

2.5 สถานภาพการสมรส มีงานวิจัยบางเรื่องที่พบว่า ผู้ที่สมรสแล้วมักจะใช้เข็มฉีดยามากกว่าผู้ที่ยังไม่ได้สมรส

2.6 ภูมิลำเนาที่อยู่อาศัย มีผลการศึกษาที่แสดงให้เห็นว่าผู้ใช้เข็มฉีดยาที่อยู่ในเมืองใหญ่ มีแนวโน้มที่จะใช้เข็มฉีดยามากกว่าผู้ใช้เข็มฉีดยาที่อยู่ในเมืองเล็ก

2.7 การมีใบขับขี่รถยนต์ มีผลการศึกษาในประเทศสวีเดนที่พบว่า ผู้มีใบขับขี่รถยนต์จะใช้เข็มฉีดยาน้อยกว่าผู้ที่ยังไม่มีใบขับขี่รถยนต์

2.8 ระยะทางที่ขับรถมาแล้วทั้งหมด มีผลการศึกษาที่พบว่า ผู้ใช้เข็มฉีดยาที่ขับรถเป็นระยะทางได้มากขึ้นเท่าใด ก็มักจะใช้เข็มฉีดยาเพิ่มมากขึ้นเท่านั้น แต่ก็มีผลการศึกษาในบางเรื่องที่ให้ผลตรงกันข้ามกับที่กล่าวมา คือ พบว่า ผู้ที่ขับรถได้เป็นระยะทางน้อย จะเป็นผู้ใช้เข็มฉีดยามากกว่าผู้ที่ขับรถได้เป็นระยะทางมาก

2.9 อายุของรถยนต์ มีผลการศึกษาที่พบว่า ผู้ใช้เข็มฉีดยาโดยทั่ว ๆ ไปแล้ว จะมีรถที่มีสภาพใหม่มากกว่ารถของผู้ที่ไม่ใช่เข็มฉีดยา

2.10 ประวัติการเกิดอุบัติเหตุ การศึกษาในด้านนี้พบว่า ไม่มีความแตกต่างในการใช้เข็มฉีดยาระหว่างผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับรถ กับผู้ที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับรถ

3. ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับทัศนคติและความเชื่อ

มีผลการศึกษาถึงความแตกต่างในด้านทัศนคติและความเชื่อ ระหว่างผู้ใช้เข็มฉีดยากับผู้ที่ไม่ใช่เข็มฉีดยาในด้านต่าง ๆ ดังนี้

3.1 ทัศนคติโดยทั่ว ๆ ไปต่อเข็มฉีดยา จากผลการศึกษาจำนวนหลายเรื่องในด้านนี้พบว่า ผู้ใช้เข็มฉีดยาและผู้ที่ไม่ใช่เข็มฉีดยาต่างก็มีทัศนคติที่ดีต่อเข็มฉีดยาว่าเป็นอุปกรณ์ที่ช่วยให้ความปลอดภัยแก่ผู้ใช้เข็มฉีดยาได้เป็นอย่างดี

3.2 ความคิดเห็นต่อกฎหมายบังคับใช้เข็มขัดนิรภัย มีผลการศึกษาในประเทศสวีเดนที่พบว่า กลุ่มตัวอย่างของผู้ขับขี่รถยนต์ที่เป็นผู้ใหญ่ประมาณร้อยละ 42 ไม่เห็นด้วยกับการออกกฎหมายบังคับใช้เข็มขัดนิรภัย และยังพบว่าบุคคลที่มีความคิดเห็นในทางที่คัดค้านกฎหมายบังคับใช้เข็มขัดนิรภัย มีแนวโน้มที่จะใช้เข็มขัดนิรภัยมากกว่าบุคคลที่มีความคิดเห็นที่ไม่คัดค้านกฎหมายบังคับใช้เข็มขัดนิรภัย

3.3 ความเชื่อเกี่ยวกับประโยชน์ของเข็มขัดนิรภัย จากการศึกษาเกี่ยวกับเรื่องนี้พบว่า ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับข้อความที่ว่า "เข็มขัดนิรภัยสามารถลดการบาดเจ็บที่อาจจะเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุรถยนต์ได้"

3.4 ความเสี่ยงในการขับรถยนต์ จากการศึกษาเกี่ยวกับความเสี่ยงในการขับรถยนต์กับการคาดเข็มขัดนิรภัย พบว่า มีงานวิจัยบางเรื่องที่ผู้ที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยมีความรู้สึกว่าอุบัติเหตุไม่น่าจะเกิดขึ้นกับตน ดังนั้นจึงไม่มีความจำเป็นใด ๆ ที่จะต้องคาดเข็มขัดนิรภัย นอกจากนั้นแล้วผู้ที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยจะมีความเชื่อว่าการคาดเข็มขัดนิรภัยเป็นการตระหนักรถึงความเสี่ยงที่อาจจะเกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ การคาดเข็มขัดนิรภัยจึงเป็นสัญลักษณ์ที่ทำให้ผู้ขับขี่รถยนต์เกิดความวิตกกังวลใจขึ้นมาเกี่ยวกับอุบัติเหตุ ดังนั้นเพื่อเป็นการลดความวิตกกังวลใจดังกล่าว ผู้ขับขี่รถยนต์ที่มีความเชื่อดังกล่าวจึงไม่ยอมคาดเข็มขัดนิรภัย นอกจากนั้นแล้วยังมีงานวิจัยอีกหลายเรื่องที่แสดงถึงความสัมพันธ์ระหว่างความเสี่ยง และการใช้เข็มขัดนิรภัย ถึงแม้ว่าจะมีความสัมพันธ์ไม่สูงนักก็ตาม แต่ก็พบว่าเป็นความสัมพันธ์ในทางบวก

4. ปัจจัยเกี่ยวกับบุคลิกภาพ

มีงานวิจัยน้อยมากที่ศึกษาถึงความแตกต่างเกี่ยวกับบุคลิกภาพของผู้ที่ใช้และไม่ใช้เข็มขัดนิรภัย โดยในประเทศสวีเดนได้มีการศึกษาถึงความแตกต่างในด้านบุคลิกภาพของผู้ใช้และไม่ใช้เข็มขัดนิรภัยเกี่ยวกับความเสี่ยง แต่ผลการศึกษาปรากฏว่าไม่มีความแตกต่างระหว่างบุคลิกภาพของผู้ใช้และไม่ใช้เข็มขัดนิรภัย

สำหรับในประเทศสหรัฐอเมริกาได้มีการศึกษาถึงความแตกต่างในด้านบุคลิกภาพของนักศึกษาระดับอุดมศึกษาที่เป็นผู้ใช้และไม่ใช้เข็มขัดนิรภัย จากการศึกษาพบว่านักศึกษาซึ่งเป็นคนที่มีบุคลิกภาพในลักษณะที่สามารถปรับตัวให้เข้ากับบุคคลอื่น ๆ ได้ดี มีแนวโน้มที่จะเป็นผู้ใช้เข็มขัดนิรภัย ในขณะที่นักศึกษาซึ่งมีบุคลิกภาพแบบชอบใช้กำลัง ชอบหาคนให้เหวี่ยงคนอื่น ๆ หรือเป็นคนที่ไม่ชอบติดต่อกับคนอื่น ๆ มีแนวโน้มที่จะเป็นผู้ไม่ใช้เข็มขัดนิรภัย

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการใช้เข็มขัดนิรภัยในที่นี้ จะนำเสนองานวิจัยในประเทศ สวีเดน และงานวิจัยในประเทศสหรัฐอเมริกา และแคนาดา ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

งานวิจัยในประเทศสวีเดน

การวิจัยเกี่ยวกับการคาดเข็มขัดนิรภัยในสถานการณ์ต่าง ๆ ในประเทศสวีเดนนั้น ฟานเนอร์ และเฮน (Fhaner and Hane. 1973 : 267 - 285) ได้ใช้แบบสอบถามเป็น เครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในประเทศสวีเดน ผลการศึกษา พบว่า ผู้ขับขี่รถยนต์ที่ขับรถบนทางหลวงนอกเมืองคาดเข็มขัดนิรภัยมากกว่าผู้ขับรถในเมือง ในการขับรถในเมืองนั้นผู้ขับขี่รถยนต์จะคาดเข็มขัดนิรภัยมากในสถานการณ์ต่อไปนี้

1. เพิ่งจะเห็นหรือ ได้ยิน เรื่อง เกี่ยวกับอุบัติเหตุ
2. ผู้ที่นั่งไปด้วยคาดเข็มขัดนิรภัย.
3. ถนนลื่น
4. ขับรถกลางคืน
5. ขับรถเร็ว
6. หิมะตก

สำหรับสถานการณ์ที่คาดเข็มขัดนิรภัยน้อยในการขับรถในเมือง ได้แก่

1. ขับรถคนเดียว
2. เข็มขัดนิรภัยทำให้เสียผ้ายับ
3. การจราจรไม่หนาแน่น
4. ขับรถขณะเร่งรีบ
5. ไม่คุ้นเคยกับเข็มขัดนิรภัย
6. ขับรถระยะทางใกล้ ๆ

ในการขับรถบนทางหลวงนอกเมืองนั้น ผู้ขับขี่รถยนต์จะคาดเข็มขัดนิรภัยมาก ในสถานการณ์ต่อไปนี้

1. ขับรถไปพักผ่อน
2. ขับรถระยะทางไกล

3. ผู้ที่นั่งไปด้วยคาดเข็มขัดนิรภัย
4. ขั้รถบนถนนที่ไม่จำกัดความเร็ว
5. ขั้รถด้วยความเร็วสูง
6. มีเด็กนั่งไปด้วย

สำหรับสถานการณ์ที่คาดเข็มขัดนิรภัยน้อยในการขั้รถบนทางหลวงนอกเมือง ได้แก่

1. เข็มขัดนิรภัยทำให้เลื้อยง่าย
2. การจราจรไม่หนาแน่น
3. ขั้รถอย่างเร่งรีบ
4. อารมณ์เสีย
5. ไม่คุ้นเคยกับเข็มขัดนิรภัย
6. ขั้รถระยะทางใกล้ ๆ

ฟานเนอร์ และเฮน (Phaner and Hane. 1974 : 472 - 482) ได้ศึกษาตัวแปรที่สัมพันธ์กับการใช้เข็มขัดนิรภัยในรถยนต์ส่วนบุคคล กลุ่มตัวอย่างประกอบด้วยผู้ขั้รถยนต์ส่วนบุคคลในประเทศสวีเดน จำนวน 368 คน จากการวิเคราะห์องค์ประกอบ (factor analysis) ปรากฏว่ามีความเชื่อ 5 ด้านที่สัมพันธ์กับทัศนคติต่อการใช้เข็มขัดนิรภัย ความเชื่อ 5 ด้าน ได้แก่ ความไม่สบาย (discomfort) ความวิตกกังวล (worry) ความเสี่ยง (risk) ประโยชน์ (effect) และความไม่สะดวก (inconvenience) และผลการวิจัยแสดงว่าทัศนคติที่มีต่อการใช้เข็มขัดนิรภัยมีความสัมพันธ์กับความเชื่อในด้านต่าง ๆ ดังนี้

1. ความไม่สบาย $r = -.80$
2. ความวิตกกังวล $r = .14$
3. ความเสี่ยง $r = .31$
4. ประโยชน์ $r = .53$
5. ความไม่สะดวก $r = -.47$

ในทางองเดียวกันการรายงานการใช้เข็มขัดนิรภัย มีความสัมพันธ์กับความเชื่อในด้านต่าง ๆ ดังนี้

1. ความไม่สบาย $r = -.53$
2. ความวิตกกังวล $r = .16$

3. ความเสี่ยง $r = .13$

4. ประโยชน์ $r = .28$

5. ความไม่สะดวก $r = -.44$

นอกจากนี้ผลการวิจัยยังแสดงให้เห็นว่าทัศนคติที่มีต่อการใช้เข็มขัดนิรภัยเป็นตัวเชื่อมระหว่างความเชื่อ และการใช้เข็มขัดนิรภัย

ต่อมาหลังจากนั้นฟานเนอร์ และเฮน (Phaner and Hane. 1975 : 589 - 598) ได้ศึกษาเกี่ยวกับการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัย โดยการเปลี่ยนแปลงความเชื่อของผู้ขับขี่รถยนต์ ในการศึกษาครั้งนี้ฟานเนอร์ และเฮนได้วิจัยแบบทดลองกับพนักงานของบริษัทแห่งหนึ่งในประเทศสวีเดน ซึ่งเป็นคนที่ไม่เคยใช้เข็มขัดนิรภัยมาก่อนเลย ฟานเนอร์ และเฮนได้แบ่งกลุ่มตัวอย่างออกเป็น 6 กลุ่ม แต่ละกลุ่มจะได้รับการกระทำ (treatment) อย่างใดอย่างหนึ่งใน 3 วิธี คือ วิธีที่ 1 เป็นการให้ข้อมูลแก่กลุ่มโดยการสื่อสารแบบใช้คำพูดเกี่ยวกับบทบาทของเข็มขัดนิรภัยในการลดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ วิธีที่ 2 เป็นการให้กลุ่มได้ฝึกปฏิบัติเกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัย โดยไม่มีการสื่อสารด้วยคำพูดใด ๆ ทั้งสิ้น และวิธีที่ 3 เป็นการให้ข้อมูลแก่กลุ่ม โดยการสื่อสารแบบใช้คำพูดในเรื่องที่ไม่เกี่ยวข้องกันกับเข็มขัดนิรภัย ก่อนทำการทดลอง กลุ่มตัวอย่างจะได้รับการทดสอบ และหลังจากการทดลองแล้วก็ได้รับการทดสอบอีกครั้งหนึ่ง ผลการทดลองพบว่ากลุ่มตัวอย่างที่ได้รับข้อมูลเกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัย มีความเชื่อในทางที่ดีเกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัยมากที่สุด และมีพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยเพิ่มมากขึ้น จากการติดตามสังเกตพฤติกรรมการใช้หรือไม่ใช้เข็มขัดนิรภัยในเวลาต่อมา หลังจากที่ได้รับการทดลองแล้ว

ในปี พ.ศ. 2519 ฟานเนอร์ และเฮน (Phaner and Hane. 1979 : 205 - 212) ได้ทำการศึกษาเกี่ยวกับความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถยนต์ต่อกฎหมายการบังคับใช้เข็มขัดนิรภัยในประเทศสวีเดน จากกลุ่มตัวอย่างจำนวน 526 คน ซึ่งในจำนวนนี้มีกลุ่มตัวอย่างเก่า จำนวน 368 คน ซึ่งฟานเนอร์ และเฮนได้เคยทำการศึกษามาแล้ว ในปี พ.ศ. 2514 รวมอยู่ด้วย ผลการศึกษาปรากฏว่าร้อยละ 70 ของผู้ขับขี่รถยนต์คาดเข็มขัดนิรภัยเป็นประจำ ร้อยละ 20 คาดบ่อย ๆ แต่อีกร้อยละ 10 ไม่ได้คาด ผู้ที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยมีภูมิหลังทางด้านอายุ ประสบการณ์ในการขับรถและระดับการศึกษาไม่แตกต่างจากผู้คาดเข็มขัดนิรภัย แต่ผู้ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยมีทัศนคติที่ไม่ดีต่อกฎหมายการใช้เข็มขัดนิรภัย และมีทัศนคติไม่ดีต่อการใช้เข็มขัดนิรภัย

โดยเฉพาะอย่างยิ่งความเชื่อที่มีต่อเข็มขัดนิรภัยในด้านความไม่สะดวก ความไม่สบาย และประโยชน์ของเข็มขัดนิรภัย นอกจากนั้นผลการวิจัยยังแสดงว่า การคาดเข็มขัดนิรภัยไม่สัมพันธ์กับความเสียง แต่สัมพันธ์กับทัศนคติที่มีต่อกฎหมายเกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัย จากการศึกษาเปรียบเทียบผลการศึกษาระหว่างปี พ.ศ. 2514 กับปี พ.ศ. 2519 พบว่า ในด้านที่เกี่ยวกับความคิดเห็นต่อกฎหมายการบังคับใช้เข็มขัดนิรภัยนั้น กลุ่มตัวอย่างในปี พ.ศ. 2519 ในภาพรวมนั้น จะมีความคิดเห็นทางบวกต่อกฎหมายการบังคับใช้เข็มขัดนิรภัยมากกว่ากลุ่มตัวอย่างในปี พ.ศ. 2514 ส่วนความคิดเห็นเกี่ยวกับความเชื่อในด้าน "ความไม่สบาย" ในการใช้เข็มขัดนิรภัย และ "ความไม่สะดวก" ในการใช้เข็มขัดนิรภัย ปรากฏว่ากลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาในปี พ.ศ. 2519 มีความคิดเห็นต่อ "ความไม่สบาย" และ "ความไม่สะดวก" ในการใช้เข็มขัดนิรภัยน้อยกว่ากลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาในปี พ.ศ. 2514 นอกจากนั้นแล้วผู้ขับขี่รถยนต์ที่เริ่มใช้เข็มขัดนิรภัยทันทีที่มีกฎหมายการบังคับใช้เข็มขัดนิรภัยออกมา จะมีทัศนคติที่ดีต่อกฎหมายการบังคับใช้เข็มขัดนิรภัย แต่ผู้ที่ไม่เคยใช้เข็มขัดนิรภัยอย่างต่อเนื่องมาก่อน จะมีทัศนคติในทางลบต่อกฎหมายการบังคับใช้เข็มขัดนิรภัยมากกว่าที่เคยพบจากการศึกษาในปี พ.ศ. 2514

จากงานวิจัยที่กล่าวมาแล้วจะเห็นได้ว่าการคาดเข็มขัดนิรภัยนั้น ส่วนหนึ่งขึ้นอยู่กับสถานการณ์ต่าง ๆ ในการขับรถ บางสถานการณ์จะมีคนคาดเข็มขัดนิรภัยมาก แต่บางสถานการณ์จะมีคนคาดเข็มขัดนิรภัยน้อย นอกจากนั้นงานวิจัยยังแสดงให้เห็นว่าความเชื่อเกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัยในด้านความไม่สบาย ความวิตกกังวล ความเสียง และประโยชน์ มีความสัมพันธ์กับการใช้เข็มขัดนิรภัย และทัศนคติต่อเข็มขัดนิรภัยด้วย

งานวิจัยในประเทศสหรัฐอเมริกาและแคนาดา

การวิจัยเกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัยในสหรัฐอเมริกาในระยะแรก ๆ นั้น พบว่าระดับการศึกษาและพฤติกรรมหลักเลี่ยงความเสี่ยง มีความสัมพันธ์กับการใช้เข็มขัดนิรภัย (Mangan. 1967) การศึกษาในรัฐแคลิฟอร์เนียพบว่า การคาดเข็มขัดนิรภัยมีความสัมพันธ์กับการไม่สูบบุหรี่และการทราบว่าคนที่รู้จักกันได้รับบาดเจ็บสาหัสหรือเสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุรถยนต์ (Manheimer and others. 1966)

โรเบิร์ตสัน โอเนลล์ และวิกซอม (Robertson, O'Neill and Wixom. 1972 : 18 - 24) ได้ศึกษาการใช้เข็มขัดนิรภัยในเมือง 3 เมือง ที่มีขนาดแตกต่างกัน คือเมืองที่มี

คนหนึ่งหนึ่งคน หนึ่งแสนคน และเมืองใหญ่หรือมหานคร เก็บข้อมูลโดยการสังเกตและสัมภาษณ์ ในบริเวณที่จอดรถ สะพาน บริเวณจะออกนอกเมือง หรือบริเวณที่รถวิ่งช้า ๆ ผลการวิจัยพบว่า มีความแตกต่างอย่างชัดเจนในการใช้เข็มขัดนิรภัยระหว่างผู้ขับขี่รถยนต์ในเมืองเล็กกับผู้ขับขี่รถยนต์ในเมืองใหญ่หรือมหานคร โดยที่ผู้ขับขี่รถยนต์ในเมืองใหญ่คาดเข็มขัดนิรภัยมากกว่าในเมืองเล็ก ปัจจัยที่สัมพันธ์กับการคาดเข็มขัดนิรภัย ได้แก่ ความรู้สึกว่าจะสะดวกในการคาด และรู้สึกสบายไม่อึดอัดเมื่อคาดแล้ว

จากการศึกษาของเกลเลอร์ คาซาลิ และจอห์นสัน (Geller, Casali and Johnson. 1980 : 669 - 675) ที่เก็บข้อมูลเกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัย โดยการสังเกตจากทางเข้าและทางออกที่จอดรถ 7 แห่งของมหาวิทยาลัยเวอร์จิเนียโพลิเทคนิค เป็นเวลา 6 สัปดาห์ ผลการวิจัยแสดงว่าผู้ขับขี่รถยนต์คาดเข็มขัดนิรภัยร้อยละ 24 โดยที่ผู้ขายคาดเข็มขัดนิรภัยร้อยละ 23 และผู้หญิงคาดเข็มขัดนิรภัยร้อยละ 26 ผู้ขับขี่รถยนต์ที่ในรถมีสัญญาณเสียงเตือนจะคาดเข็มขัดนิรภัยมากกว่าในรถที่มีสัญญาณไฟเตือน รถที่มีทั้งสัญญาณเสียงและสัญญาณไฟ ผู้ขับขี่จะคาดเข็มขัดนิรภัยมากที่สุด

โจนาห์ คอว์สัน และสมิท (Jonah, Dawson and Smith. 1982 : 89 - 96) ได้ทำการวิจัยเชิงทดลองเกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัยในประเทศแคนาดาโดยใช้เมืองออกตาวาเป็นกลุ่มทดลอง และเมืองคิงส์ตันเป็นกลุ่มควบคุม เมืองทั้งสองอยู่ในเขตชลออนตาริโอ การกระทำที่ให้ ได้แก่ โครงการ STEP (Selective Traffic Enforcement Program) โดยใช้มาตรการทางกฎหมายและมาตรการทางการศึกษา มาตรการทางกฎหมายนั้นในกฎหมายของมณฑลออนตาริโอกำหนดให้บุคคลอายุตั้งแต่ 5 ปีขึ้นไป คาดเข็มขัดนิรภัย ถ้าไม่คาดจะถูกปรับ 28 ดอลลาร์ สำหรับมาตรการทางการศึกษานั้น เป็นการให้ข้อมูลเกี่ยวกับกฎหมาย ประโยชน์ของเข็มขัดนิรภัย และจำนวนผู้ถูกจับในแต่ละสัปดาห์ การเก็บข้อมูลเกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัยนั้นเก็บข้อมูลโดยการสังเกตที่บริเวณสี่แยกที่มีสัญญาณไฟจราจร เก็บข้อมูล 4 ครั้ง ใน 4 เดือน เก็บข้อมูลครั้งละ 2 วัน ทั้งในเวลาเร่งด่วนและเวลาไม่เร่งด่วน ผลการศึกษาในส่วนของ การใช้เข็มขัดนิรภัยปรากฏว่า ในกลุ่มทดลองนั้นอัตราการใช้เข็มขัดนิรภัยเพิ่มจากร้อยละ 58 เป็นร้อยละ 80 ในระหว่างโครงการ และลดลงเหลือร้อยละ 70 หลังจากโครงการสิ้นสุดแล้ว 6 เดือน สำหรับในกลุ่มควบคุมนั้น อัตราการใช้เข็มขัดนิรภัยลดลงตลอดการทดลอง แต่ลดลงเพียงเล็กน้อย

ไฮดเลย์ จอห์นสัน และออสกูด (Hoadley, Johnson and Osgood. 1984 : 54 - 56) ได้ทำการศึกษาทัศนคติของบุคคลที่อยู่ในชุมชนชนบทต่อเครื่องช่วยยึดตัวเด็กจากการศึกษาพบว่ากลุ่มตัวอย่างร้อยละ 92 เห็นด้วยว่าเข็มขัดนิรภัยสามารถช่วยป้องกันการบาดเจ็บที่อาจจะเกิดจากอุบัติเหตุรถยนต์ได้ และก็เห็นด้วยร้อยละ 85 ที่ว่าผู้ใหญ่ควรจะสามารถเข็มขัดนิรภัยเสมอ ๆ ขณะที่บรรดาบิดา มารดา สำหรับเด็กนั้นกลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นผู้ใหญ่ร้อยละ 98 เห็นด้วยว่าเครื่องช่วยยึดตัวเด็กสามารถจะช่วยป้องกันการบาดเจ็บของเด็กซึ่งอาจจะเกิดจากอุบัติเหตุรถยนต์ได้ และยังเห็นด้วยอีกว่าเด็ก ๆ ควรจะมีเครื่องช่วยยึดตัวไว้กับที่นั่ง ขณะที่กำลังนั่งอยู่ในรถที่กำลังวิ่งอยู่ ส่วนทัศนคติต่อกฎหมายการบังคับใช้ให้มีเครื่องช่วยยึดตัวเด็กปรากฏว่า ส่วนใหญ่เห็นด้วยว่าควรมีกฎหมายบังคับให้เข็มขัดนิรภัยสำหรับเด็ก โดยเห็นด้วยร้อยละ 63 ว่าควรมีเครื่องช่วยยึดตัวเด็กที่มีอายุต่ำกว่า 10 ขวบ และเห็นด้วยร้อยละ 72 ว่าควรมีกฎหมายบังคับให้เข็มขัดนิรภัยสำหรับเด็กที่มีอายุต่ำกว่า 5 ขวบ แต่เมื่อกลุ่มตัวอย่างได้รับการสอบถามถึงพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัย ในการขับรถ 10 ครั้งที่ผ่านมา ปรากฏว่ามีเพียงร้อยละ 16 เท่านั้นที่ใช้เข็มขัดนิรภัยสำหรับตนเอง และเครื่องช่วยยึดตัวสำหรับเด็ก ๆ ส่วนอีกร้อยละ 54 ตอบว่าไม่เคยคาดเข็มขัดนิรภัยให้ตนเอง และเครื่องช่วยยึดตัวให้เด็ก ๆ เลย

เชนดลิง (Shanedling. 1987) ได้ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการใช้เข็มขัดนิรภัยและแนวโน้มในการใช้เข็มขัดนิรภัย โดยศึกษาใน 9 เมืองใหญ่ ซึ่งกระจายอยู่ทั่วไปในรัฐมิเนโซตา ศึกษาโดยการสังเกตโดยตรงและการศึกษาอย่างเป็นระบบ ได้ศึกษาใน 3 ปีติดต่อกันคือ พ.ศ. 2526, 2527 และ 2528 ข้อค้นพบที่สำคัญจากการวิจัยนี้คือ

1. อัตราการใช้เข็มขัดนิรภัยเพิ่มขึ้นทุกกลุ่มอายุตลอดเวลา 3 ปีที่ศึกษา
2. เด็กคาดเข็มขัดนิรภัยมากกว่าบุคคลในกลุ่มอายุอื่น ๆ
3. ผู้ขับขี่รถยนต์คาดเข็มขัดนิรภัยมากกว่าผู้โดยสารในรถ
4. ผู้โดยสารมีแนวโน้มจะใช้เข็มขัดนิรภัยถ้าผู้ขับขี่ใช้
5. ผู้ใช้เข็มขัดนิรภัยในเมืองมีอัตราสูงกว่าผู้ใช้เข็มขัดนิรภัยนอกเมือง
6. ใช้เข็มขัดนิรภัยในรถยนต์ขนาดเล็กมากกว่าในรถยนต์ขนาดใหญ่

งานวิจัยของโบเรเนอร์ (Borener. 1991) แสดงให้เห็นว่าการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถยนต์บนทางหลวงมีความสัมพันธ์กับรายได้และสถานภาพของการประกอบอาชีพ อัตราการเสียชีวิตจะสูงสำหรับผู้มีรายได้น้อย ทั้งนี้ผู้มีรายได้น้อยมักจะขับรถเก่าหรือถ้าขับรถใหม่ก็เป็นรถที่มีมาตรฐานไม่สูงพอ เมื่อเกิดอุบัติเหตุจึงมีโอกาสจะเสียชีวิตได้ง่าย

สำหรับงานวิจัยเกี่ยวกับเทคนิควิธีในการส่งเสริมการใช้เข็มขัดนิรภัย มีดังต่อไปนี้

เกลเลอร์ แพทเตอร์สัน และทัลบอทท์ (Geller, Paterson and Talbott. 1982 : 403 - 415) ได้ทำการวิจัยเชิงทดลองเกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัย เก็บข้อมูลโดยการสังเกตจากทางเข้าที่จอดรถ 2 แห่งของมหาวิทยาลัยเวอร์จิเนียโพลิเทคนิค เมื่อรถผ่านเข้าที่จอดรถแห่งแรก ผู้เก็บข้อมูลจะสังเกตว่าผู้ขับรถยนต์คาดเข็มขัดนิรภัยหรือไม่ ถ้าคาดจะแจกแผ่นปลิวที่บอกว่าจะมีรางวัลให้ และในที่จอดรถอีกแห่งหนึ่งผู้เก็บข้อมูลจะสังเกตผู้ที่ไม่ได้คาดเข็มขัดนิรภัย และบอกว่าถ้าคราวหน้าคาดเข็มขัดนิรภัยอาจมีสิทธิได้รางวัล การทดลองใช้เวลา 24 วัน เมื่อสิ้นสุดการทดลองพบว่าในสถานการณ์ที่มีรางวัล การคาดเข็มขัดนิรภัยเพิ่มจากร้อยละ 26.3 เป็นร้อยละ 45.7 และในสถานการณ์ที่ไม่มีรางวัลการคาดเข็มขัดนิรภัยเพิ่มจากร้อยละ 22.2 เป็นร้อยละ 24.1

รัคค์ และคณะ (Rudd and others. 1984) ได้ศึกษาโปรแกรมที่สร้างแรงจูงใจในการคาดเข็มขัดนิรภัย ในมหาวิทยาลัยขนาดใหญ่แห่งหนึ่งในช่วงปีการศึกษา 2526 - 2527 โดยใช้ตำรวจมหาวิทยาลัย จำนวน 23 คน จดบันทึกทะเบียนรถของบุคคลที่ขับรถเข้ามาวิทยาลัยและคาดเข็มขัดนิรภัย แต่ละสัปดาห์จะจับฉลากผู้โชคดี 10 คน จากบุคคลที่คาดเข็มขัดนิรภัย รางวัลที่ได้มาจากร้านค้าในเมือง ที่มหาวิทยาลัยตั้งอยู่ ผลปรากฏว่าการคาดเข็มขัดนิรภัยเพิ่มขึ้นจากร้อยละ 17 เป็นร้อยละ 26

เนลสัน และบรูซส์ (Nelson and Bruess. 1986 : 63 - 67) ได้ทำการวิจัยเชิงทดลองเกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัย เก็บข้อมูลโดยการสังเกตจากที่จอดรถสำหรับอาจารย์และเจ้าหน้าที่ 3 แห่งของมหาวิทยาลัย การกระทำที่ได้แก่ การเสริมแรง เป็นการเสริมแรงทางสังคม (Social Reinforcement) เช่นการชมเชย ยกย่อง และการเสริมแรงทางเงินตรา (Monetary Reinforcement) เช่น การให้คูปองอาหาร เสื้อยืด ตัวฟรีสำหรับเข้าชมกีฬา เป็นต้น เมื่อสิ้นสุดการทดลองปรากฏว่า อัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยเพิ่มจากร้อยละ 30 เป็นร้อยละ 70 และลดลงเหลือร้อยละ 45 หลังจากการทดลองได้ 3 เดือน การให้ทั้งแรงจูงใจและให้ข้อมูลให้ผลที่ดีกว่าการให้แรงจูงใจแต่เพียงอย่างเดียว

จากรายงานวิจัยของ สลัท (Sleet, 1986) แสดงให้เห็นว่า สถานที่ประกอบ การต่าง ๆ สามารถจัดโปรแกรมเพื่อการกระตุ้นให้คนงานคาดเข็มขัดนิรภัย โปรแกรมนี้ สามารถช่วยลดการสูญเสียเวลาทำงานและลดค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลจากอุบัติเหตุ รถยนต์ มีวิธีการส่งเสริมให้คนงานคาดเข็มขัดนิรภัยอยู่ 4 วิธี คือ

1. การออกเป็นระเบียบ
2. การกำหนดนโยบายให้ใช้เข็มขัดนิรภัย
3. การให้แรงจูงใจ
4. การให้การศึกษาและให้ข้อมูล

ปรากฏว่า บริษัทต่าง ๆ ประสบความสำเร็จในการให้คนงานคาดเข็มขัดนิรภัยในการขับ รถยนต์โดยใช้วิธีผสมระหว่างการให้การศึกษา-ให้ข้อมูลกับการให้แรงจูงใจ ปัจจัยที่ทำให้ โปรแกรมส่งเสริมการใช้เข็มขัดนิรภัยประสบความสำเร็จประกอบด้วย

1. ผู้บริหารหรือผู้จัดการมีความมุ่งมั่นที่จะส่งเสริมการใช้เข็มขัดนิรภัย
2. มีนโยบายชัดเจนให้คนงานคาดเข็มขัดนิรภัยเมื่อขับรถมาทำงาน
3. ให้แรงจูงใจหรือรางวัลแก่ผู้คาดเข็มขัดนิรภัย
4. ให้การศึกษาเกี่ยวกับ สวัสดิศึกษา (Safety Education) และเน้น

ประโยชน์ที่เกิดจากการคาดเข็มขัดนิรภัย

ในการทดลองเพื่อหายุทธศาสตร์ในการส่งเสริมการใช้เข็มขัดนิรภัยในชุมชนนั้น วิลเลียม (Williams, 1987) ได้ออกแบบการทดลองสามแบบ โดยใช้สื่อหลักคือ บ้ายขนาดใหญ่ติดข้างทางหลวง โดยมีข้อความว่า "โปรดคาดเข็มขัดนิรภัย" การทดลอง แบบที่ 1 ใช้ 2 วิธี วิธีแรกคือ บักป้ายบริเวณที่มีไฟเขียว-ไฟแดง และบักป้ายในบริเวณที่ จอตรง วิธีที่สองให้นักศึกษาหญิงถือป้ายที่มีข้อความเหมือนเดิม นักศึกษาเหล่านี้จะยืนข้าง ถนนเพื่อให้เป็นที่สนใจของผู้ขับขี่รถยนต์ ผลการทดลองปรากฏว่าผู้ขับขี่รถยนต์คาดเข็มขัด เพิ่มขึ้นกว่าเดิมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ไม่ว่าจะด้วยวิธีการแรกหรือวิธีที่สอง การทดลองแบบที่ 2 เป็นการทดลองเพื่อยืนยันข้อค้นพบจากการทดลองแบบที่ 1 ผลจากการ ทดลองในแบบที่ 2 พบว่า การถือป้าย "โปรดคาดเข็มขัดนิรภัย" โดยบุคคลทำให้อัตราการ ใช้เข็มขัดนิรภัยมากกว่า การบักป้ายหรือติดป้ายไว้เฉย ๆ การทดลองแบบที่ 3 เป็นการ ทดลองเพื่อยืนยันผลการทดลองแบบที่ 2 แต่ใช้วิธีการต่างกัน วิธีแรกเป็นการบักป้ายสลับ

กับคนถือป้าย วิธีที่สองชักป้ายไปเรื่อย ๆ ผลการทดลองปรากฏว่าวิธีที่สองคือการชักป้ายไปเรื่อย ๆ ทำให้ผู้ขับขีรถยนต์คาดเข็มขัดนิรภัยมากกว่าเดิม แต่วิธีแรกคือชักป้ายสลับกับคนถือป้ายมีประสิทธิภาพมากกว่าวิธีที่สองคือชักป้ายอย่างเดียว

โคพ และคณะ (Cope and others. 1988) ได้ศึกษาการใช้เข็มขัดนิรภัย โดยมีและไม่มีรางวัลเป็นสิ่งจูงใจ รางวัลที่ใช้คือน้ำอัดลมแก้วใหญ่ กลุ่มตัวอย่างคือผู้ขับขีรถยนต์ 8,635 คน ที่ขับรถเข้าไปซื้ออาหารประเภทจานด่วน โดยขับรถเข้าไปและสั่งซื้อจากในรถ ผลปรากฏว่าในช่วงการให้รางวัลนั้น อัตราการใช้เข็มขัดนิรภัยเพิ่มขึ้นเป็น 3 เท่า และการใช้เข็มขัดนิรภัยลดลงหลังจากสิ้นสุดการให้รางวัล

โรเจอร์ส และคณะ (Rogers and others. 1988) ได้ศึกษาผลของการใช้สติ๊กเกอร์ติดหน้าบัตรรถยนต์ และแผ่นปลิว (Sheet) ที่มีข้อความจูงใจให้ใช้เข็มขัดนิรภัย โดยศึกษารถยนต์ 893 คันของทางราชการในหน่วยงาน 3 แห่งในรัฐฟลอริดา ผลปรากฏว่า อัตราการใช้เข็มขัดนิรภัยเพิ่มมากขึ้น ทั้งสามหน่วยงาน และคงอยู่ในระดับสูงเป็นเวลา 5 เดือน

จากการวิจัยของเลห์แมน (Lehman. 1988) โดยทดลองกับเด็ก 138 คน อายุระหว่าง 5 - 11 ปี ในโครงการภาคฤดูร้อน โดยจัดให้มีกิจกรรมเกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัย 5 กิจกรรม ๆ ละ 30 นาที กิจกรรมนั้นใช้ทั้งการจูงใจภายในและการจูงใจภายนอก ผู้เข้าร่วมโครงการจะได้รับคูปองอาหารฟรีในภัตตาคารประเภท จานด่วนแห่งหนึ่ง และเป็นประเภทขับรถเข้าไปและสั่งอาหารจากภายในรถ จากการสังเกตทะเบียนรถของผู้เข้าร่วมกิจกรรมพบว่า อัตราการใช้เข็มขัดนิรภัยเพิ่มขึ้นมาก เพิ่มขึ้นทั้งเด็กและผู้ปกครอง หลังจากสิ้นสุดโครงการเป็นเวลา 3 สัปดาห์ ผู้วิจัยได้สังเกตการใช้เข็มขัดนิรภัยใหม่ ปรากฏว่าอัตราการใช้ลดลงเล็กน้อย

จากรายงานการวิจัยที่กล่าวมาแสดงให้เห็นว่าการคาดเข็มขัดนิรภัยมีความสัมพันธ์กับระดับการศึกษา การไม่สูบบุหรี่ ความรู้สึกว่าจะสะดวกในการคาด ความรู้สึกสบายไม่อึดอัดเวลาคาดแล้ว และทัศนคติที่ดีต่อกฎหมายบังคับให้คาดเข็มขัดนิรภัยเป็นต้น การมีสัญญาณเสียงและสัญญาณไฟเตือนให้คาดเข็มขัดนิรภัยจะช่วยให้คาดเข็มขัดนิรภัยมากขึ้น ผู้ขับขีรถในเมืองใหญ่จะคาดเข็มขัดนิรภัยมากกว่าผู้ขับขีรถในเมืองเล็ก แม้ว่าคนส่วนใหญ่จะเห็นคุณค่าของเข็มขัดนิรภัยแต่ก็มีผู้คาดเข็มขัดนิรภัยไม่มากนัก การสร้างแรงจูงใจที่เหมาะสมจะทำให้คาดเข็มขัดนิรภัยมากขึ้น

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้มุ่งศึกษาความเชื่อและทัศนคติที่มีต่อเข็มขัดนิรภัย ตลอดจนพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล ซึ่งการวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจโดยมีรายละเอียดของวิธีดำเนินการวิจัยดังต่อไปนี้

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร

ประชากรในการวิจัยนี้คือผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในทุกภูมิภาคของประเทศ ที่ขับขี่รถยนต์เป็นประจำ และภายในรถมีเข็มขัดนิรภัยติดตั้งอยู่ด้วย

กลุ่มตัวอย่าง

เลือกตัวอย่างจากผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลเป็นประจำทั้งในกรุงเทพฯ และต่างจังหวัด โดยเลือกตัวอย่างดังนี้

1. เลือกจังหวัด การเลือกจังหวัดนี้เลือกโดยการเจาะจงภาคละไม่น้อยกว่า 2 จังหวัด เพื่อให้ได้เป็นตัวแทนของภาคนั้น ๆ เลือกจังหวัดได้ 15 จังหวัดดังนี้คือ กรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ ราชบุรี นครปฐม พระนครศรีอยุธยา นครสวรรค์ ฉะเชิงเทรา เชียงใหม่ อุตรดิตถ์ นครศรีธรรมราช ภูเก็ต สงขลา นครราชสีมา อุตรดิตถ์ และสกลนคร

2. เลือกบุคคล การเลือกบุคคลนี้เลือกโดยการสุ่มจากท้องที่ที่มีการจราจรหนาแน่นและเบาบาง โดยพิจารณาให้ครอบคลุมเพศ อาชีพ ระดับการศึกษา และประสบการณ์ในการขับขี่รถยนต์

จากการส่งแบบสอบถามไป 1,480 ฉบับ ได้แบบสอบถามกลับคืนมา 1,289 ฉบับ หรือร้อยละ 87 เป็นแบบสอบถามที่สมบูรณ์สามารถใช้ในการวิเคราะห์ได้ 1,235 ฉบับ

กลุ่มตัวอย่างจำแนกตามภูมิภาคและจังหวัดมีรายละเอียดดังนี้

ตาราง 3 จำนวนกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามภูมิภาคและจังหวัด

ภูมิภาค/จังหวัด	จำนวนกลุ่มตัวอย่าง
กรุงเทพฯ และปริมณฑล	189
กรุงเทพมหานคร	155
สมุทรปราการ	34
ภาคกลาง	347
ราชบุรี	71
นครปฐม	45
พระนครศรีอยุธยา	47
ฉะเชิงเทรา	112
นครสวรรค์	72
ภาคเหนือ	255
เชียงใหม่	185
อุตรดิตถ์	70
ภาคใต้	180
ภูเก็ต	47
นครศรีธรรมราช	61
สงขลา	72
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	264
อุดรธานี	97
นครราชสีมา	99
สกลนคร	68
รวม	1,235

ตัวแปรที่ศึกษา

ตัวแปรที่ศึกษาในการวิจัยนี้ ประกอบด้วยตัวแปรต่าง ๆ ดังต่อไปนี้

ตัวแปรต้น

ตัวแปรต้นแบ่งออกเป็นกลุ่ม ๆ ได้ดังนี้

1. ปัจจัยทางชีวสังคมของผู้ขับขี่รถยนต์ ได้แก่

1.1 เพศ

1.2 อายุ แยกออกเป็น

อายุต่ำกว่า 20 ปี

อายุ 20 - 29 ปี

อายุ 30 - 39 ปี

อายุ 40 - 49 ปี

อายุ 50 - 59 ปี

อายุ 60 ปีหรือมากกว่า

1.3 ภูมิภาคหรือภูมิภาค แยกออกเป็นภูมิภาคใน

กรุงเทพมหานครและปริมณฑล

ภาคกลาง

ภาคเหนือ

ภาคใต้

ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

1.4 ระดับการศึกษา แยกออกเป็นสำเร็จการศึกษาในระดับ

ประถมศึกษา

มัธยมศึกษาตอนต้น

มัธยมศึกษาตอนปลาย หรือ ปวช.

อนุปริญญา หรือ ปวส.

ปริญญาตรี

สูงกว่าปริญญาตรี

1.5 สถานภาพสมรส แยกออกเป็น

โสด

สมรส

หย่า

หม้าย

แยกกันอยู่

1.6 สถานภาพในการทำงาน แยกออกเป็น

กำลังศึกษา โดยไม่ได้ทำงาน

ข้าราชการ

พนักงานรัฐวิสาหกิจ

ค้าขาย

ลูกจ้างเอกชนในบริษัท ร้านค้า หรือธนาคาร

ทำงานส่วนตัวหรือประกอบอาชีพอิสระ

อื่น ๆ

2. บุคลิกภาพ ได้แก่

2.1 การเชื่ออำนาจ แยกออกเป็น

การเชื่ออำนาจภายในตน

การเชื่ออำนาจภายนอกตน

2.2 แบบของบุคลิกภาพ แยกออกเป็น

บุคลิกภาพ แบบ A

บุคลิกภาพ แบบ B

3. ประสบการณ์เกี่ยวกับรถยนต์ ได้แก่

3.1 ประสบการณ์ในการขับรถยนต์ แยกออกเป็น

เวลา 2 ปี หรือน้อยกว่า

เวลา 3 - 5 ปี

เวลา 6 - 8 ปี

เวลา 9 - 11 ปี

เวลา 12 ปี หรือมากกว่า

- 3.2 ประสพการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุรถยนต์ แยกออกเป็น
 เคยประสบอุบัติเหตุรถยนต์
 ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถยนต์

4. ความเชื่อเกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัย ได้แก่

- 4.1 ประโยชน์
 4.2 ความวิตกกังวล
 4.3 ความไม่สบาย
 4.4 ความไม่สะดวก
 4.5 ความเสี่ยง

5. การยอมรับในกฎระเบียบหรือกฎหมายที่เกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัย

6. ทศนคติที่มีต่อเข็มขัดนิรภัย

7. สถานการณ์เกี่ยวกับการขับรถยนต์ มี 23 สถานการณ์เช่น

ขับรถทางไกลและใช้ความเร็วสูง

ขับรถนอกเมือง

ขับรถโดยมีสมาชิกในครอบครัวนั่งไปด้วย

ตัวแปรตาม ได้แก่ พฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยหรือความถี่ในการคาดเข็มขัดนิรภัย

ในการขับรถยนต์

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัยนี้เป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น
 แบ่งออกเป็น 5 ตอน แต่ละตอนมีรายละเอียดดังนี้

ตอนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม

แบบสอบถามตอนนี้มีจำนวน 13 ข้อ เป็นแบบเลือกตอบ ตามผู้ตอบแบบสอบถาม
 เกี่ยวกับเพศ ภูมิลำเนา สถานภาพสมรส อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพในการทำงาน
 ประสพการณ์ในการขับรถยนต์ เคยประสบอุบัติเหตุหรือไม่ มีของศักดิ์สิทธิ์ในรถหรือไม่
 แหล่งข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัย ความถี่ในการคาดเข็มขัดนิรภัย เป็นต้น

ตัวอย่าง

คำชี้แจง โปรดใส่เครื่องหมาย (/) ลงในช่อง [] หน้าข้อความที่ตรงกับความเป็นจริงเกี่ยวกับตัวท่าน

0) ท่านเคยประสบอุบัติเหตุจากการขับรถยนต์บ้างหรือไม่

[] เคย

[] ไม่เคย

00) ภายในรถยนต์ที่ท่านขับเป็นประจำมีของศักดิ์สิทธิ์หรือสัญลักษณ์ที่ท่านเคารพนับถืออยู่ด้วยหรือไม่

[] มี

[] ไม่มี

000) ในการขับรถยนต์ประมาณ 10 ครั้ง โดยปกติท่านจะคาดเข็มขัดนิรภัยประมาณกี่ครั้ง

[] ไม่เคยคาดเลย

[] 5 - 6 ครั้ง

[] 1 - 2 ครั้ง

[] 7 - 8 ครั้ง

[] 3 - 4 ครั้ง

[] 9 - 10 ครั้ง

ตอนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับบุคลิกภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม

แบบสอบถามตอนที่ 2 นี้แบ่งออกเป็น 2 ตอนดังนี้

ตอนที่ 2.1 แบบสอบถามเกี่ยวกับการเชื่ออำนาจภายในตนและ

ภายนอกตน

แบบสอบถามตอนนี้เป็น การวัดความรู้สึกและการเชื่อเกี่ยวกับอำนาจภายในตน และภายนอกตน ในเหตุการณ์เกี่ยวกับการขับรถยนต์ ซึ่งผู้วิจัยได้พัฒนาขึ้นมาทั้งหมด 12 ข้อ คำตอบเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า 6 ระดับ จาก "จริงที่สุด" ถึง "ไม่จริงที่สุด" เนื้อหาของข้อคำถามเป็นการถามว่าเหตุอะไรที่เกิดขึ้นกับตน รวมทั้งอุบัติเหตุจากรถยนต์นั้นเกิดขึ้นเพราะตนเอง หรือเกิดขึ้นจากบุคคลอื่น หรือปัจจัยอื่น มากน้อยเพียงใด

ตัวอย่าง

คำชี้แจง ขอให้ท่านพิจารณาข้อความเหล่านี้ว่า ตรงกับความจริงและความรู้สึก
ของท่านเพียงใด แล้วเลือกตอบโดยใส่เครื่องหมาย (/) ลงในวงเล็บเหนือข้อความนั้น
 เพียงแห่งเดียว ในแต่ละข้อ โปรดตอบทุกข้อ

0) ไม่ว่าเราจะพยายามป้องกันอย่างไร เมื่อถึงคราวที่จะประสบอุบัติเหตุ
 จากการขับรถยนต์ ก็จะต้องได้รับอันตรายนั้นอย่างแน่นอน

[] [] [] [] [] []

จริงที่สุด จริง ค่อนข้างจริง ค่อนข้างไม่จริง ไม่จริง ไม่จริงที่สุด

00) ผู้ที่ประสบอุบัติเหตุจากการขับรถยนต์เป็นเพราะกำลังมีเคราะห์ร้าย

[] [] [] [] [] []

จริงที่สุด จริง ค่อนข้างจริง ค่อนข้างไม่จริง ไม่จริง ไม่จริงที่สุด

000) รถยนต์ที่ได้รับการเจิมและลงคาถาจากพระหรือบุคคลที่ท่านนับถือแล้ว
 จะแคล้วคลาดจากอุบัติเหตุได้ดีกว่ารถยนต์ที่ไม่เคยได้รับการเจิมและลงคาถา

[] [] [] [] [] []

จริงที่สุด จริง ค่อนข้างจริง ค่อนข้างไม่จริง ไม่จริง ไม่จริงที่สุด

เกณฑ์การให้คะแนนแบบสอบถาม

แบบสอบถามตอนที่ 2.1 นี้มีเกณฑ์การให้คะแนนดังนี้

ตอบในช่อง "จริงที่สุด" ให้ 6 คะแนน

ตอบในช่อง "จริง" ให้ 5 คะแนน

ตอบในช่อง "ค่อนข้างจริง" ให้ 4 คะแนน

ตอบในช่อง "ค่อนข้างไม่จริง" ให้ 3 คะแนน

ตอบในช่อง "ไม่จริง" ให้ 2 คะแนน

ตอบในช่อง "ไม่จริงที่สุด" ให้ 1 คะแนน

การแปลความหมายของคะแนน

ใช้คะแนนเฉลี่ยของกลุ่มตัวอย่างเป็นเกณฑ์ในการแปลความหมายของคะแนนดังนี้

คะแนนรวมมากกว่าค่าเฉลี่ย หมายถึง มีการเชื่ออำนาจภายนอกตน

คะแนนรวมน้อยกว่าค่าเฉลี่ย หมายถึง มีการเชื่ออำนาจภายในตน

ตอนที่ 2.2 แบบสอบถามเกี่ยวกับบุคลิกภาพแบบ A และแบบ B

แบบสอบถามตอนนี้เป็นคำถามความคิดเห็นเกี่ยวกับพฤติกรรมของตน ซึ่งจะนำไปสู่แบบของบุคลิกภาพ แบบสอบถามนี้พัฒนามาจาก Type A - Type B Self Test ของบอทเนอร์ (Bortner. 1966 : 87 - 91) ซึ่งเป็นแบบสอบถามแบบจำแนกความหมายของคำ (Semantic Differential) จำนวน 7 ข้อ แต่ละข้อแบ่งคะแนนเป็น 8 ระดับ

ตัวอย่าง

คำชี้แจง แบบสอบถามนี้ต้องการทราบลักษณะพฤติกรรมของท่าน โดยให้ท่านพิจารณาความหมายของคำคู่ที่เจ็ดคู่ ซึ่งจะมีความหมายที่ตรงข้ามกัน แล้วทำเครื่องหมาย (/)

ทับตัวเลขที่ตรงกับพฤติกรรมของท่าน โปรดตอบทุกข้อ

0) ไม่ค่อยตรงเวลา	1	2	3	4	5	6	7	8	ไม่เคยผิดนัด
00) แสดงออกทันที	1	2	3	4	5	6	7	8	เก็บความรู้สึก
เมื่อมีความรู้สึก									ไว้

การแปลความหมายของคะแนน

เมื่อรวมคะแนนทั้ง 7 ข้อได้เท่าไรแล้วให้คูณด้วย 3 การแปลความหมายของคะแนนใช้เกณฑ์ดังนี้

คะแนนต่ำกว่า 100 หมายถึง การมีบุคลิกภาพแบบ B

คะแนน 100 หรือมากกว่า หมายถึง การมีบุคลิกภาพแบบ A

ตอนที่ 3 แบบสอบถามเกี่ยวกับทัศนคติ ความเชื่อ และการยอมรับ กฎ ระเบียบ เกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัย

แบบสอบถามตอนที่ 3 นี้เป็นการวัดทัศนคติ ความเชื่อ และการยอมรับ กฎ ระเบียบ เกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัย แบบสอบถามฉบับนี้ผู้วิจัยพัฒนาขึ้น โดยอาศัยแนวคิดบางประการของฟานเนอร์ และเฮน (Phaner and Hane. 1973, 1974, 1979) แบบสอบถามมีทั้งหมด 48 ข้อ เป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ จาก "ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง" ถึง "เห็นด้วยอย่างยิ่ง" แบบสอบถามตอนที่ 3 นี้ วัดสิ่งต่อไปนี้

1. ทัศนคติที่มีต่อเข็มขัดนิรภัย จำนวน 6 ข้อ

2. ความเชื่อที่มีต่อคุณค่าของเข็มขัดนิรภัย จำนวน 35 ข้อ โดยวัดความเชื่อในด้านต่อไปนี้

- 2.1 ประโยชน์ของเข็มขัดนิรภัย จำนวน 8 ข้อ
- 2.2 ความวิตกกังวลเกี่ยวกับอุบัติเหตุ จำนวน 7 ข้อ
- 2.3 ความไม่สบายในการคาดเข็มขัดนิรภัย จำนวน 7 ข้อ
- 2.4 ความไม่สะดวกในการคาดเข็มขัดนิรภัย จำนวน 7 ข้อ
- 2.5 ความเสี่ยงในการขับรถยนต์ จำนวน 6 ข้อ

3. การยอมรับกฎ ระเบียบ เกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัย จำนวน 7 ข้อ

ตัวอย่าง

คำชี้แจง โปรดพิจารณาข้อความต่อไปนี้ แล้วเลือกตอบโดยใส่เครื่องหมาย (/)

ลงในช่องว่างที่ตรงกับความคิดเห็นของท่านเพียงช่องเดียวในแต่ละข้อ

ข้อความ	ระดับความคิดเห็น				
	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง	ไม่เห็นด้วย เล็กน้อย	ไม่มี ความเห็น	เห็นด้วย เล็กน้อย	เห็นด้วย อย่างยิ่ง
0) เพื่อความปลอดภัยของชีวิต ทุกคนควรคาดเข็มขัดนิรภัย ขณะขับรถ.....					
00) การคาดเข็มขัดนิรภัยจะช่วย ลดความรุนแรงเมื่อเกิด อุบัติเหตุได้.....					
000) ค่อนข้างจะยุ่งยากเวลา คาดเข็มขัดนิรภัย					
0000) ควรมีกฎหมายบังคับให้ผู้ขับ รถทุกคนคาดเข็มขัดนิรภัย ...					

เกณฑ์การให้คะแนนแบบสอบถาม

แบบสอบถามตอนที่ 3 นี้ มีเกณฑ์การให้คะแนนดังนี้

ตอบในช่อง "ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง" ให้ 1 คะแนน

ตอบในช่อง "ไม่เห็นด้วยเล็กน้อย" ให้ 2 คะแนน

ตอบในช่อง "ไม่มีความเห็น" ให้ 3 คะแนน

ตอบในช่อง "เห็นด้วยเล็กน้อย" ให้ 4 คะแนน

ตอบในช่อง "เห็นด้วยอย่างยิ่ง" ให้ 5 คะแนน

ในกรณีที่ข้อความเป็นนิเสธ คะแนนที่ให้อาจจะกลับกัน

การแปลความหมายของคะแนน

พิจารณาจากค่าเฉลี่ยของคะแนนแต่ละข้อหรือแต่ละองค์ประกอบ โดยแปลความหมายของคะแนนเฉลี่ยตามเกณฑ์ดังต่อไปนี้

- 1.00 - 1.49 หมายถึง ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง
- 1.50 - 2.49 หมายถึง ไม่เห็นด้วย
- 2.50 - 3.49 หมายถึง ไม่มีความเห็นหรือไม่แน่ใจ
- 3.50 - 4.49 หมายถึง เห็นด้วย
- 4.50 - 5.00 หมายถึง เห็นด้วยอย่างยิ่ง

ตอนที่ 4 แบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัย

แบบสอบถามตอนที่ 4 นี้เป็นการถามว่าในแต่ละสถานการณ์นั้น ผู้ตอบคาดเข็มขัดนิรภัยหรือไม่ ถ้าคาดจะคาดบ่อยครั้งเพียงใด แบบสอบถามตอนนี้นำมาจัดสร้างขึ้นเอง มีทั้งหมด 23 สถานการณ์ คำตอบเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ จาก "ไม่เคยคาดเลย" ถึง "คาดเป็นประจำ"

ตัวอย่าง

คำชี้แจง แบบสอบถามตอนนี้ต้องการจะศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยของท่าน ขอให้ท่านพิจารณาข้อความต่อไปนี้ แล้วเลือกตอบโดยใส่เครื่องหมาย (/) ลงในช่องว่างที่ตรงกับพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยของท่านเพียงช่องเดียวในแต่ละข้อ

เวลาท่านขับรถในสถานการณ์ต่อไปนี้ ท่านคาดเข็มขัดนิรภัยบ่อยครั้งเพียงใด

สถานการณ์	ความถี่ของการคาดเข็มขัดนิรภัย				
	ไม่เคยคาด หรือไม่ได้คาด	นาน ๆ คาดครั้ง	คาดเป็น ครั้งคราว	คาด บ่อย ๆ	คาดเป็น ประจำ
0) ขับรถในเมือง.....					
00) ขับรถคนเดียว ไม่มีใคร นั่งไปด้วย					
000) ขับรถเมื่อฝนตก ถนนลื่น					

เกณฑ์การให้คะแนนแบบสอบถาม

แบบสอบถามตอนที่ 4 นี้ มีเกณฑ์การให้คะแนนดังนี้

- ตอบในช่อง "ไม่ได้คาดเลย" ให้ 1 คะแนน
- ตอบในช่อง "นาน ๆ คาดครั้ง" ให้ 2 คะแนน
- ตอบในช่อง "คาดเป็นครั้งคราว" ให้ 3 คะแนน
- ตอบในช่อง "คาดบ่อย ๆ" ให้ 4 คะแนน
- ตอบในช่อง "คาดเป็นประจำ" ให้ 5 คะแนน

การแปลความหมายของคะแนน

พิจารณาจากคะแนนเฉลี่ยของแต่ละสถานการณ์ โดยแปลความหมายของคะแนนเฉลี่ยตามเกณฑ์ดังต่อไปนี้

- 1.00 - 1.49 หมายถึง ไม่ได้คาด
- 1.50 - 2.49 หมายถึง นาน ๆ คาคครั้ง
- 2.50 - 3.49 หมายถึง คาคเป็นครั้งคราว
- 3.50 - 4.49 หมายถึง คาคบ่อย ๆ
- 4.50 - 5.00 หมายถึง คาคเป็นประจำ

ตอนที่ 5 แบบสอบถามเกี่ยวกับเหตุผลในการใช้และไม่ใช้เข็มขัดนิรภัย

แบบสอบถามตอนที่ 5 นี้ เป็นการถามเหตุผลของการคาดหรือไม่คาดเข็มขัดนิรภัย เป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยพัฒนาขึ้นมา การไม่คาดเข็มขัดนิรภัยนั้นมีเหตุผล 16 ประการ และมีคำถามปลายเปิด สำหรับการคาดเข็มขัดนิรภัยนั้นมีเหตุผล 9 ประการ และมีคำถามปลายเปิด

ตัวอย่าง

คำชี้แจง แบบสอบถามตอนนี้องการจะศึกษาถึงเหตุผลที่ทำให้ท่านใช้หรือไม่ใช้เข็มขัดนิรภัยในขณะที่ขับรถยนต์ ขอให้ท่านใส่เครื่องหมาย (/) ลงในช่อง [] ที่อยู่หน้าข้อความที่เป็นเหตุผล ซึ่งทำให้ท่านใช้หรือไม่ใช้เข็มขัดนิรภัย

1. เหตุผลที่ทำให้ท่านไม่คาดเข็มขัดนิรภัยในขณะที่ขับรถยนต์ คือ (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อ ได้)

- [] จะทำให้เสียผ้ายับ
- [] ขี้เกียจคาด
- [] เหตุผลอื่น ๆ โปรดระบุ

2. เหตุผลที่ทำให้ท่านคาดเข็มขัดนิรภัยในขณะที่ขับรถยนต์คือ (เลือกตอบได้มากกว่า 1 ข้อได้)

- [] การคาดเข็มขัดนิรภัยจะช่วยลดอาการบาดเจ็บซึ่งอาจเกิดขึ้นได้จากอุบัติเหตุรถยนต์
- [] ทำให้เป็นคนทันสมัย
- [] เหตุผลอื่น ๆ โปรดระบุ

ความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม

ภายหลังจากการศึกษาทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องแล้ว ผู้วิจัยได้สร้างแบบสอบถามขึ้น และนำแบบสอบถามฉบับร่างไปทดลองใช้กับผู้ขับขี่ยานยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร และนนทบุรี จำนวน 88 คน ซึ่งไม่ได้เป็นกลุ่มตัวอย่างในการวิจัยนี้ แล้วนำมาคำนวณหาค่าสัมประสิทธิ์ความเชื่อมั่นแบบอัลฟา (Alpha Coefficient) (Cronbach, 1984 : 160) ได้ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามดังนี้

1. แบบวัดการเชื่ออำนาจภายในตน - ภายนอกตน ค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ .85
2. แบบวัดบุคลิกภาพแบบ A และแบบ B ค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ .67
3. แบบวัดทัศนคติ ความเชื่อ และกฎ ระเบียบเกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัย
ค่าความเชื่อมั่นของแบบวัดรวมทุกตอนเท่ากับ .89 โดยมีค่าความเชื่อมั่นของแบบวัดแต่ละตอน ดังนี้
 - 3.1 ทัศนคติ ค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ .75
 - 3.2 ความเชื่อเกี่ยวกับประโยชน์ ค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ .73
 - 3.3 ความเชื่อเกี่ยวกับความวิตกกังวล ค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ .77
 - 3.4 ความเชื่อเกี่ยวกับความไม่สบาย ค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ .74
 - 3.5 ความเชื่อเกี่ยวกับความไม่สะดวก ค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ .72
 - 3.6 ความเชื่อเกี่ยวกับความเสี่ยง ค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ .68
 - 3.7 ความเชื่อเกี่ยวกับกฎ ระเบียบ ค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ .70
4. แบบวัดพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัย ค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ .98

การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัยนี้ นักวิจัยและนักวิจัยผู้ช่วยในแต่ละจังหวัดรวม 15 จังหวัด เป็นผู้เก็บรวบรวมข้อมูลเอง เมื่อเก็บรวบรวมแบบสอบถามในแต่ละจังหวัดเสร็จเรียบร้อยแล้ว นักวิจัยจะเดินทางไปรับข้อมูลเองหรือให้นักวิจัยผู้ช่วยส่งแบบสอบถามมาให้ นักวิจัยทางไปรษณีย์แล้วแต่กรณี

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

นักวิจัยนำแบบสอบถามที่จัดเก็บมาได้มาตรวจสอบความสมบูรณ์แล้วตรวจให้คะแนนตามเกณฑ์ที่กำหนด จากนั้นนำไปวิเคราะห์โดยใช้โปรแกรม SPSS - X ที่มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร

การวิเคราะห์แต่ละสมมติฐานใช้สถิติดังต่อไปนี้

สมมติฐานที่ 1 ผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลมีความเชื่อว่าเข็มขัดนิรภัยสามารถป้องกันหรือลดอุบัติเหตุรถยนต์ได้

สถิติที่ใช้ได้แก่ ค่าเฉลี่ย ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบค่าที่ (t - test) และการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One - way ANOVA)

สมมติฐานที่ 2 ผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลมีทัศนคติที่ดีต่อการใช้เข็มขัดนิรภัย

สถิติที่ใช้ได้แก่ ค่าเฉลี่ย ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบค่าที่ (t - test) และการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One - way ANOVA)

สมมติฐานที่ 3 ผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลที่คาดเข็มขัดนิรภัยมีจำนวนมากกว่าผู้ที่ไม่ได้คาด

สถิติที่ใช้ได้แก่ ร้อยละ ไค - สแควร์ (Chi - square)

สมมติฐานที่ 4 ปัจจัยด้านชีวสังคม บุคลิกภาพ ประสบการณ์เกี่ยวกับการขับรถยนต์ ความเชื่อ ทัศนคติ และการยอมรับในกฎ ระเบียบ สามารถทำนายพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลได้

สถิติที่ใช้ได้แก่ การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression Analysis) และการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแต่ละขั้นตอน (Step - wise Multiple Regression Analysis)

สมมติฐานที่ 5 การคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลขึ้นอยู่กับสถานการณ์และเหตุผลส่วนบุคคล

สถิติที่ใช้ได้แก่ ร้อยละ สัมประสิทธิ์ของความสอดคล้อง (Coefficient of Concordance) และไค - สแควร์ (Chi - square)

สมมติฐานที่ 6 ผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลเห็นด้วยกับการมีกฎหมายเกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัย

สถิติที่ใช้ได้แก่ ค่าเฉลี่ย ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน การทดสอบค่าที ($t - test$)
การวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One - way ANOVA)



บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลในบทนี้จะนำเสนอเป็น 2 ตอน คือ ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง และตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อทดสอบสมมติฐานรายละเอียดของแต่ละตอนมีดังต่อไปนี้

ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างในการวิจัยนี้ได้แก่ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลจำนวน 1,235 คน เป็นบุคคลที่ขับขี่รถยนต์เป็นประจำและภายในรถยนต์มีเข็มขัดนิรภัยติดอยู่ ลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างเป็นดังนี้

ตาราง 4 ลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

ตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	754	61.1
หญิง	481	38.9
อายุ		
ต่ำกว่า 20 ปี	39	3.2
20 - 29 ปี	312	25.3
30 - 39 ปี	426	34.5
40 - 49 ปี	352	28.5
50 - 59 ปี	102	8.2
60 ปีหรือมากกว่า	4	0.3

ตาราง 4 (ต่อ)

ตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ
ภูมิภาค		
กรุงเทพมหานคร และปริมณฑล	189	15.3
ภาคกลาง	347	28.1
ภาคเหนือ	255	20.6
ภาคใต้	180	14.6
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	264	21.4
สถานภาพสมรส		
โสด	438	35.5
สมรส	754	61.0
หย่า	12	1.0
หม้าย	19	1.5
แยกกันอยู่	12	1.0
การศึกษา		
ประถมศึกษา	75	6.1
มัธยมศึกษาตอนต้น	77	6.2
มัธยมศึกษาตอนปลาย หรือ ปวช.	188	15.2
อนุปริญญา หรือ ปวส.	297	24.1
ปริญญาตรี	372	30.1
สูงกว่าปริญญาตรี	226	18.3

ตาราง 4 (ต่อ)

ตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ
สถานภาพในการทำงาน		
กำลังศึกษา	85	6.9
ข้าราชการ	588	47.6
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	87	7.1
ค้าขาย	118	9.6
ลูกจ้างเอกชน	218	17.6
ประกอบอาชีพอิสระ	119	9.6
อื่น ๆ	20	1.6
ประสบการณ์ในการขับรถยนต์		
2 ปีหรือน้อยกว่า	272	22.0
3 - 5 ปี	262	21.2
6 - 8 ปี	164	13.3
9 - 11 ปี	135	10.9
12 ปีหรือมากกว่า	402	32.6
ประสบการณ์จากอุบัติเหตุรถยนต์		
เคย	398	32.2
ไม่เคย	837	67.8
ของศักดิ์สิทธิ์ภายในรถยนต์		
มี	1,068	86.5
ไม่มี	167	13.5
การเชื่ออำนาจภายใน-ภายนอกตน		
เชื่ออำนาจภายในตน	933	75.5
เชื่ออำนาจภายนอกตน	302	24.5

ตาราง 4 (ต่อ)

ตัวแปร	จำนวน	ร้อยละ
บุคลิกภาพ		
แบบ A	820	66.4
แบบ B	415	33.6
แหล่งข่าวสารที่ได้รับเกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัย		
เพื่อน	106	8.6
วิทยุ	181	14.7
โทรทัศน์	572	46.3
หนังสือพิมพ์	154	12.5
ป้ายโฆษณา	24	1.9
บริษัทขายรถยนต์	109	8.8
สิ่งพิมพ์ของราชการ	21	1.7
อื่น ๆ	68	5.5

จากตาราง 4 จะเห็นได้ว่าลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่างเป็นดังนี้

เพศ กลุ่มตัวอย่างเป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง โดยมีเพศชายร้อยละ 61.1 และเพศหญิงร้อยละ 38.9

อายุ กลุ่มตัวอย่างอายุเฉลี่ยประมาณ 37 ปี กลุ่มใหญ่ที่สุดคือร้อยละ 34.5 มีอายุระหว่าง 30 - 39 ปี กลุ่มที่มีจำนวนมากถัดมาคืออายุระหว่าง 40 - 49 ปี มีร้อยละ 28.5 กลุ่มใหญ่ถัดลงมาอีกคืออายุระหว่าง 20 - 29 ปี มีร้อยละ 25.3

ภูมิลำเนาหรือภูมิภาค กลุ่มตัวอย่างมีภูมิลำเนาอยู่ในทุกภูมิภาคของประเทศ มีภูมิลำเนาอยู่ในกรุงเทพมหานครหรือปริมณฑลร้อยละ 15.3 มีภูมิลำเนาอยู่ภาคกลาง ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ภาคเหนือและภาคใต้ ร้อยละ 28.1, 21.4, 20.6 และ 14.6 ตามลำดับ

สถานภาพสมรส กลุ่มตัวอย่างเป็นโสดร้อยละ 35.5 และแต่งงานแล้วร้อยละ 64.5

การศึกษา กลุ่มตัวอย่างมีการศึกษาตั้งแต่ระดับประถมศึกษาจนถึงจบปริญญาเอก กลุ่มที่มากที่สุดคือ จบปริญญาตรีหรือร้อยละ 30.1 อนุปริญญา หรือ ปวส. ร้อยละ 24.1 วุฒิปริญญาโทหรือเอกร้อยละ 18.3 สำเร็จชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย หรือ ปวช. ร้อยละ 15.2 สำเร็จชั้นประถมศึกษาหรือมัธยมศึกษาตอนต้นอีกกลุ่มละประมาณร้อยละ 6.0

สถานภาพในการทำงาน กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ประกอบอาชีพแล้ว มีที่ยังไม่ได้ประกอบอาชีพโดยที่กำลังศึกษาอยู่ร้อยละ 6.9 ในจำนวนผู้ที่ประกอบอาชีพนั้นเป็นข้าราชการ ร้อยละ 47.6 พนักงานรัฐวิสาหกิจร้อยละ 7.1 ลูกจ้างเอกชน ร้อยละ 17.6 ประกอบอาชีพอิสระร้อยละ 9.6 ค้าขายร้อยละ 9.6 ประกอบอาชีพอื่น ๆ อีกร้อยละ 1.6

ประสบการณ์ในการขับรถยนต์ โดยเฉลี่ยแล้วกลุ่มตัวอย่างขับรถยนต์มาแล้วประมาณ 7 ปี ขับรถยนต์น้อยกว่า 2 ปีร้อยละ 22 ขับรถยนต์มาแล้วระหว่าง 3 - 5 ปี ร้อยละ 21.2 6 - 8 ปี ร้อยละ 13.3 ขับรถยนต์มาแล้ว 9 - 11 ปีร้อยละ 10.9 และขับรถยนต์มาแล้ว 12 ปี หรือมากกว่าร้อยละ 32.6

ประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุรถยนต์ กลุ่มตัวอย่างเคยประสบอุบัติเหตุรถยนต์มาแล้ว ร้อยละ 32.2 และยังไม่เคยเกิดอุบัติเหตุร้อยละ 67.8

ของศักดิ์สิทธิ์ภายในรถ กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 86.5 มีสิ่งศักดิ์สิทธิ์ที่ตนเองนับถือวางหรือแขวนในตัวรถ เช่น พระ วัตถุมงคลต่าง ๆ เป็นต้น

การเชื่ออำนาจ จากการทดสอบการเชื่ออำนาจปรากฏว่ากลุ่มตัวอย่างมีการเชื่ออำนาจภายในตนร้อยละ 75.5 และมีการเชื่ออำนาจภายนอกตนร้อยละ 24.5 การเชื่ออำนาจภายในตนหมายความว่ากลุ่มตัวอย่างมีความเชื่อว่สิ่งต่าง ๆ ที่เกิดกับตนนั้นไม่ว่าจะดีหรือร้ายเกิดจากการกระทำของตนเอง ตนเองสามารถควบคุมได้ สำหรับการเชื่ออำนาจภายนอกตนนั้นหมายความว่ากลุ่มตัวอย่างมีความเชื่อว่สิ่งต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นกับตนเองนั้นเกิดจากอิทธิพลต่าง ๆ ภายนอกตน เช่น เกิดจากโชค เคราะห์ ตนเองไม่สามารถควบคุมได้

บุคลิกภาพ จากการวัดบุคลิกภาพปรากฏว่ากลุ่มตัวอย่างร้อยละ 66.4 มีบุคลิกภาพแบบ A และร้อยละ 33.6 มีบุคลิกภาพแบบ B บุคลิกภาพแบบ A หมายถึงกลุ่มตัวอย่างที่ชอบแข่งขัน ทำงานแข่งกับเวลา มีความทะเยอทะยาน ค่อนข้างจะเป็นตัวของตัวเอง บุคลิกภาพแบบ B นั้นหมายถึงกลุ่มตัวอย่างที่มีพฤติกรรมตรงข้ามกับแบบ A

แหล่งข่าวสารเกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัย กลุ่มตัวอย่างได้รับข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัยจากโทรทัศน์ร้อยละ 46.3 จากวิทยุร้อยละ 14.7 จากหนังสือพิมพ์ร้อยละ 12.5 จากบริษัทขายรถยนต์ร้อยละ 8.8 จากเพื่อนร้อยละ 8.6 นอกนั้นได้รับข่าวสารจากแหล่งอื่น ๆ

ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อทดสอบสมมติฐาน

ในการวิจัยนี้ได้ตั้งจุดมุ่งหมายของการวิจัยไว้ 3 ประการ แต่ละจุดมุ่งหมายได้ตั้งสมมติฐานไว้เพื่อการทดสอบ มีสมมติฐานทั้งหมด 6 ข้อ ผลการทดสอบสมมติฐานแต่ละข้อมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

การทดสอบสมมติฐานที่ 1

การวิจัยนี้ตั้งสมมติฐานการวิจัยข้อที่ 1 ว่า "ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลมีความเชื่อว่าเข็มขัดนิรภัยสามารถป้องกันหรือลดอุบัติเหตุรถยนต์ได้"

ความเชื่อ (beliefs) ในการวิจัยนี้เป็นความเชื่อที่ว่าเข็มขัดนิรภัยมีคุณค่าและเป็นประโยชน์ ความเชื่อในการศึกษาครั้งนี้ประกอบด้วย

1. ประโยชน์ (effect) เป็นความเชื่อที่ว่าเข็มขัดนิรภัยมีผลหรือมีประสิทธิผลในการป้องกันหรือลดความรุนแรงจากอุบัติเหตุรถยนต์ ไม่ว่าจะขับรถในถนนที่มีสภาพอย่างไร หรือการจราจรจะคับคั่งหรือไม่ก็ตาม

2. ความวิตกกังวล (worry) เป็นความวิตกกังวลของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลว่าจะเกิดอุบัติเหตุรถยนต์ อาจเกิดจากการที่คนอื่นขับมาชน หรือขับไปชนบุคคล รถคนอื่น เครื่องกันขอบทาง หรือขับรถตกถนน แม้ว่ามีประสบการณ์ในการขับรถก็กลัวว่าจะเกิดอุบัติเหตุได้ ความวิตกกังวลนี้เกิดขึ้นไม่ว่าตนเป็นคนขับหรือสมาชิกในครอบครัวเป็นคนขับก็ตาม

3. ความไม่สบาย (discomfort) เป็นความเชื่อที่ว่าเมื่อคาดเข็มขัดนิรภัยในการขับรถแล้วจะรู้สึกอึดอัด นั่งไม่สบาย ราคาคู หีบของในรถลำบาก เป็นต้น

4. ความไม่สะดวก (inconvenience) เป็นความเชื่อที่ว่าเมื่อคาดเข็มขัดนิรภัยแล้วจะเกิดความไม่สะดวกนานาประการ เช่น ยุ่งยากและเสียเวลาในการคาดหรือในการถอดทำให้เสียผ้ายับ เวลาไฟไหม้หรือรถตกหน้าจะหนีออกจากรถได้ไม่สะดวก

5. ความเสี่ยง (risk) เป็นการขับรถที่มีความเสี่ยงและประมาทโดยเชื่อว่าถ้าขับรถด้วยความระมัดระวัง มีการตัดสินใจที่ดี ก็จะไม่เกิดหรือเสี่ยงอุบัติเหตุได้ ตัวเองมีประสบการณ์ในการขับรถยนต์จะไม่เกิดอุบัติเหตุ อุบัติเหตุมักจะเกิดจากคนอื่นไม่ใช่เกิดจากตน ผลการวิเคราะห์ความเชื่อของกลุ่มตัวอย่าง ปรากฏดังตารางต่อไปนี้

ตาราง 5 คะแนนเฉลี่ยและความเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนนความเชื่อในด้านต่าง ๆ ของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล

ความเชื่อ	$\bar{X}$	SD
ประโยชน์	4.02	0.60
ความวิตกกังวล	3.82	0.57
ความไม่สบาย	2.66	0.89
ความไม่สะดวก	2.72	0.76
ความเสี่ยง	3.76	0.51

จากตาราง 5 จะเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างมีความเชื่อว่าเข็มขัดนิรภัยมีประโยชน์มาก มีผลหรือมีประสิทธิผลในการลดหรือป้องกันอุบัติเหตุรถยนต์ กลุ่มตัวอย่างมีความวิตกกังวลเกี่ยวกับอุบัติเหตุรถยนต์ ในขณะที่เดียวกันกลุ่มตัวอย่างก็มีความเสี่ยงในการขับรถยนต์ แต่มีความเสี่ยงค่อนข้างน้อย สำหรับความไม่สบายและความไม่สะดวกในการคาดเข็มขัดนิรภัยนั้น กลุ่มตัวอย่างไม่มีความเห็นหรือยังไม่แน่ใจ แต่เมื่อพิจารณาจากค่าเฉลี่ยแล้วกลุ่มตัวอย่างค่อนข้างจะไม่เห็นด้วยว่าการคาดเข็มขัดนิรภัยจะทำให้ไม่สบายหรือไม่สะดวก

เมื่อพิจารณาค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐานแล้วจะเห็นได้ว่ากลุ่มตัวอย่างมีความเชื่อที่ใกล้เคียงกันในแต่ละด้านทั้งห้าด้าน

เมื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยของความเชื่อที่มีต่อเข็มฉีกรัก และการขับร่ายนตร์
ระหว่างเพศชายกับเพศหญิง ผลปรากฏดังตารางต่อไปนี้

ตาราง 6 เปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของคะแนนความเชื่อที่มีต่อเข็มฉีกรักระหว่างชายกับหญิง

ความเชื่อ	N	$\bar{X}$	SD	t
ประโยชน์				
ชาย	754	3.99	0.62	-1.64
หญิง	481	4.05	0.57	
ความวิตกกังวล				
ชาย	754	3.81	0.58	-0.81
หญิง	481	3.84	0.55	
ความไม่สบาย				
ชาย	754	2.69	0.89	1.59
หญิง	481	2.61	0.90	
ความไม่สะดวก				
ชาย	754	2.70	0.79	-1.02
หญิง	481	2.75	0.73	
ความเสี่ยง				
ชาย	754	3.76	0.51	-0.01
หญิง	481	3.76	0.51	

จากตาราง 6 จะเห็นว่าผู้ขับขีร่ายนตร์ส่วนบุคคลเพศชายและเพศหญิงมีความเชื่อใน
ด้านประโยชน์ ความวิตกกังวล ความไม่สบาย ความไม่สะดวก และความเสี่ยงไม่แตกต่างกัน
แม้ว่าค่าเฉลี่ยของผู้หญิงในด้านประโยชน์ ความวิตกกังวล และความไม่สะดวกจะสูงกว่า

เพศชายและค่าเฉลี่ยของเพศชายในด้านความไม่สบายจะสูงกว่าเพศหญิง แต่ก็ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

เมื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยของความเชื่อที่มีต่อเข็มฉีดยาและการขี้นกยนต์ระหว่างผู้ขี้นกยนต์ส่วนบุคคลที่อยู่ในภูมิภาคต่าง ๆ ผลปรากฏดังตารางต่อไปนี้



ตาราง 7 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนความเชื่อของผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคล
ระหว่างภูมิภาคต่าง ๆ

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	นัยสำคัญ ที่ระดับ
ประโยชน์					
ระหว่างกลุ่ม	4	1.17	0.29	0.81	-
ภายในกลุ่ม	1,230	443.58	0.36		
รวม	1,234	444.75			
ความวิตกกังวล					
ระหว่างกลุ่ม	4	0.58	0.14	0.44	-
ภายในกลุ่ม	1,230	401.41	0.33		
รวม	1,234	401.99			
ความไม่สบาย					
ระหว่างกลุ่ม	4	2.34	0.58	0.73	-
ภายในกลุ่ม	1,230	982.18	0.80		
รวม	1,234	984.52			
ความไม่สะดวก					
ระหว่างกลุ่ม	4	5.83	1.46	2.52	.05
ภายในกลุ่ม	1,230	713.31	0.58		
รวม	1,234	719.14			

ตาราง 7 (ต่อ)

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	นัยสำคัญ ที่ระดับ
ความเสี่ยง					
ระหว่างกลุ่ม	4	1.87	0.47	1.79	-
ภายในกลุ่ม	1,230	320.79	0.26		
รวม	1,234	322.66			

จากตาราง 7 จะเห็นว่าผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลที่มีภูมิลำเนาในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ภาคกลาง ภาคเหนือ ภาคใต้และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีความเชื่อในด้านประโยชน์ ความวิตกกังวล ความไม่สบาย และความเสี่ยงไม่แตกต่างกัน แต่มีความแตกต่างกันในด้านความไม่สะดวกอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

เมื่อเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ของความเชื่อในด้านความไม่สะดวกด้วยวิธี LSD แล้วปรากฏว่าผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล เชื่อว่าเมื่อคาดเข็มขัดนิรภัยแล้วจะมีความไม่สะดวกมากกว่าผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลที่มีภูมิลำเนาในภาคกลาง

เมื่อวิเคราะห์เพื่อเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยของความเชื่อในด้านต่าง ๆ ทั้งห้าด้านระหว่างผู้ขับขีรถยนต์ที่มีประสบการณ์หรือระยะเวลาในการขับรถมาแล้วแตกต่างกันก็ไม่พบว่ามีความแตกต่างกัน แต่มีความเชื่อในด้านประโยชน์ ความวิตกกังวล ความไม่สบาย ความไม่สะดวกและความเสี่ยงคล้าย ๆ กัน

รายละเอียดของค่าเฉลี่ย ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของความเชื่อในด้านต่าง ๆ ทั้งห้าด้าน เมื่อวิเคราะห์ตามเพศ ภูมิลำเนา และประสบการณ์ในการขับรถยนต์ปรากฏดังตาราง 1 ถึง ตาราง 5 ในภาคผนวก

เมื่อวิเคราะห์ความเชื่อในด้านประโยชน์ของเข็มขัดนิรภัยเป็นรายข้อ กลุ่มตัวอย่างเห็นด้วยอย่างยิ่ง (ค่าเฉลี่ยมากกว่า 4.50) ในประเด็นต่อไปนี้

1. การคาดเข็มขัดนิรภัยจะช่วยลดความรุนแรงเมื่อเกิดอุบัติเหตุได้
2. การคาดเข็มขัดนิรภัยจะช่วยป้องกันมิให้กระเด็นออกนอกตัวรถเมื่อเกิดอุบัติเหตุ
3. เข็มขัดนิรภัยสามารถป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุได้เป็นที่น่าพอใจ
4. เข็มขัดนิรภัยจะยึดร่างกายมิให้เสียการทรงตัวขณะขับรถบนทางโค้ง

สรุปผลการทดสอบสมมติฐานที่ 1

จากการวิเคราะห์ข้อมูลปรากฏว่ากลุ่มตัวอย่างเชื่อว่าเข็มขัดนิรภัยมีประโยชน์มาก เมื่อคาดแล้วความไม่สบายและความไม่สะดวกมีน้อย กลุ่มตัวอย่างมีความวิตกกังวลเกี่ยวกับอุบัติเหตุรถยนต์และมีความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุค่อนข้างน้อย ไม่ว่าจะกลุ่มตัวอย่างจะเป็นหญิงหรือชาย มีภูมิลำเนาในภาคใดก็ตามและมีประสบการณ์หรือระยะเวลาในการขับรถยนต์มาแล้วแตกต่างกัน อย่างไรก็ตามก็มีความเชื่อที่ค่อนข้างจะสอดคล้องกันกับผลการวิเคราะห์ข้างต้น ดังนั้นผลการวิเคราะห์จึงสนับสนุนสมมติฐานข้อที่ 1 ที่ว่า "ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลมีความเชื่อว่าเข็มขัดนิรภัยสามารถป้องกันหรือลดอุบัติเหตุรถยนต์ได้"

การทดสอบสมมติฐานที่ 2

การวิจัยครั้งนี้ตั้งสมมติฐานที่ 2 ว่า "ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลมีทัศนคติที่ดีต่อการใช้เข็มขัดนิรภัย"

การมีทัศนคติที่ดีต่อเข็มขัดนิรภัยในการวิจัยนี้ หมายถึง การมีความเชื่อว่าเข็มขัดนิรภัยมีประสิทธิผลในการป้องกันและลดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถยนต์ ในขณะที่คาดหรือเมื่อคาดแล้วไม่ก่อให้เกิดความไม่สบายหรือความไม่สะดวก ทุกคนควรคาดเข็มขัดนิรภัย เมื่อตนเองคาดเข็มขัดนิรภัยแล้วควรแนะนำให้ผู้อื่นคาดด้วย

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับทัศนคติที่มีต่อเข็มขัดนิรภัย ปรากฏดังตารางต่อไปนี้

ตาราง 8 ค่าเฉลี่ยและความเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนนทัศนคติที่มีต่อเข็มขัดนิรภัย

	N	$\bar{X}$	SD	ระดับ
เพศ				
ชาย	574	4.10	0.63	ดีมาก
หญิง	481	4.15	0.55	ดีมาก
ภูมิภาค				
กรุงเทพฯ และปริมณฑล	189	4.11	0.67	ดีมาก
ภาคกลาง	347	4.10	0.63	ดีมาก
ภาคเหนือ	255	4.13	0.55	ดีมาก
ภาคใต้	180	4.18	0.59	ดีมาก
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	264	4.10	0.57	ดีมาก
ประสบการณ์ในการขับรถยนต์				
2 ปีหรือน้อยกว่า	272	4.15	0.60	ดีมาก
3 - 5 ปี	262	4.13	0.61	ดีมาก
6 - 8 ปี	164	4.15	0.56	ดีมาก
9 - 11 ปี	135	4.13	0.58	ดีมาก
12 ปีหรือมากกว่า	402	4.07	0.62	ดีมาก
รวม	1,235	4.12	0.60	ดีมาก

จากตาราง 8 เมื่อพิจารณาจากค่าเฉลี่ยจะเห็นว่ากลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติที่ดีมากต่อเข็มขัดนิรภัย และเมื่อพิจารณาความเบี่ยงเบนมาตรฐานจะเห็นว่าทัศนคติที่ใกล้เคียงกันหรือทัศนคติไม่กระจายแตกต่างกันมาก เมื่อพิจารณาจากตัวแปรเพศ ภูมิภาคในภูมิภาคต่าง ๆ และประสบการณ์ในการขับรถยนต์ จะเห็นว่าแต่ละกลุ่มย่อยมีทัศนคติที่ดีมากทั้งสิ้น

ในการเปรียบเทียบทัศนคติที่มีต่อเข้มขันนรภัยระหว่างเพศชายกับเพศหญิง ผลปรากฏ
ดังตารางต่อไปนี้

ตาราง 9 เปรียบเทียบทัศนคติที่มีต่อเข้มขันนรภัยระหว่างเพศชายกับเพศหญิง

ตัวแปร	N	$\bar{X}$	SD	t
ชาย	754	4.10	.63	-1.42
หญิง	481	4.15	.55	

จากตาราง 9 จะเห็นได้ว่าทัศนคติที่มีต่อเข้มขันนรภัยระหว่างผู้บังคับชั้นยศส่วนบุคคล
เพศชายกับเพศหญิงไม่แตกต่างกัน ทั้งเพศชายและเพศหญิงต่างก็มีทัศนคติที่ดีมากต่อเข้มขันนรภัย

เมื่อเปรียบเทียบคะแนนเฉลี่ยทัศนคติที่มีต่อเข้มขันนรภัยระหว่างผู้บังคับชั้นยศส่วน
บุคคลที่อยู่ในภูมิภาคต่าง ๆ ผลปรากฏดังตารางต่อไปนี้

ตาราง 10 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนคะแนนทัศนคติที่มีต่อเข้มขันนรภัยของผู้บังคับชั้นยศ
ส่วนบุคคลที่อยู่ในภูมิภาคต่าง ๆ

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F
ระหว่างกลุ่ม	4	0.83	0.21	0.57
ภายในกลุ่ม	1,230	446.68	0.36	
รวม	1,234	447.51		

จากตาราง 10 จะเห็นว่าผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีภูมิลำเนาในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ภาคกลาง ภาคเหนือ ภาคใต้ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ ต่างก็มีทัศนคติต่อ เข็มขัดนิรภัยไม่แตกต่างกัน โดยที่แต่ละกลุ่มต่างก็มีทัศนคติที่ดีมากต่อเข็มขัดนิรภัย

เมื่อวิเคราะห์เพื่อเปรียบเทียบทัศนคติที่มีต่อเข็มขัดนิรภัยระหว่างผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถยนต์แตกต่างกัน ก็พบว่าทัศนคติที่มีต่อเข็มขัดนิรภัยไม่แตกต่างกันไม่ว่าประสบการณ์ในการขับขี่รถยนต์จะแตกต่างกันอย่างไรก็ตาม

เมื่อวิเคราะห์ทัศนคติที่มีต่อเข็มขัดนิรภัยเป็นรายข้อ กลุ่มตัวอย่างเห็นด้วยอย่างยิ่ง (ค่าเฉลี่ยมากกว่า 4.50) ในประเด็นต่อไปนี้

1. เพื่อความปลอดภัยของชีวิตทุกคนควรคาดเข็มขัดนิรภัยเมื่อขับรถ
2. ทุกคนที่ขับรถ ควรคาดเข็มขัดนิรภัย
3. บ้าพเจ้าอยากคาดเข็มขัดนิรภัยเพราะจะช่วยให้เกิดความปลอดภัยขณะขับรถ
4. ถ้ามีโอกาส บ้าพเจ้าจะแนะนำผู้อื่นให้คาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้งที่ขับรถ

สรุปผลการทดสอบสมมติฐานที่ 2

จากการวิเคราะห์ข้อมูลปรากฏว่า กลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติที่ดีมากต่อเข็มขัดนิรภัย ไม่ว่ากลุ่มตัวอย่างจะเป็นหญิงหรือชาย มีภูมิลำเนาในภาคใดก็ตามและมีประสบการณ์หรือมีระยะเวลาในการขับขี่รถยนต์มาแล้วแตกต่างกันอย่างไรก็ตามต่างก็มีทัศนคติต่อเข็มขัดนิรภัยสอดคล้องกัน คือต่างก็มีทัศนคติที่ดีมาก ดังนั้นผลการวิเคราะห์จึงสนับสนุนสมมติฐานข้อที่ 2 ที่ว่า "ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลมีทัศนคติที่ดีต่อการใช้เข็มขัดนิรภัย"

การทดสอบสมมติฐานที่ 3

การวิจัยนี้ตั้งสมมติฐานการวิจัยข้อที่ 3 ว่า "ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่คาดเข็มขัดนิรภัยมีจำนวนมากกว่าผู้ที่ไม่ได้คาด"

การวิเคราะห์ในตอนนีวิเคราะห์จากคำถามที่ว่า "ในการขับรถ 10 ครั้ง โดยปกติท่านจะคาดเข็มขัดนิรภัยประมาณกี่ครั้ง ?" ซึ่งผลการวิเคราะห์ปรากฏดังตารางต่อไปนี้

ตาราง 11 จำนวนและร้อยละของการคาดเข็มขัดนิรภัยในการขับรถ 10 ครั้ง

จำนวนครั้งที่คาด	จำนวนคน	ร้อยละ
ไม่ได้คาดเลย	309	25.0
1 - 2 ครั้ง	244	19.8
3 - 4 ครั้ง	164	13.3
5 - 6 ครั้ง	178	14.4
7 - 8 ครั้ง	143	11.6
9 - 10 ครั้ง	197	15.9

จากตาราง 11 จะเห็นได้ว่าในการขับรถ 10 ครั้งนั้น มีผู้ที่ไม่ได้คาดเข็มขัดนิรภัยเลย ร้อยละ 25.0 และคาดเข็มขัดนิรภัยบ้างร้อยละ 75.0

หากพิจารณาการยอมรับในการคาดเข็มขัดนิรภัยจากเกณฑ์ที่ว่า
 ยอมรับมาก หมายถึง การคาด 7 - 10 ครั้งในการขับรถ 10 ครั้ง
 ยอมรับปานกลาง หมายถึง การคาด 3 - 6 ครั้งในการขับรถ 10 ครั้ง
 ยอมรับน้อย หมายถึง คาด 1 - 2 ครั้ง หรือไม่คาดเลย

ปรากฏว่า มีผู้ยอมรับน้อย ร้อยละ 44.8 ยอมรับปานกลางร้อยละ 27.7 และยอมรับมากร้อยละ 27.5

ในการวิเคราะห์ความถี่ในการคาดเข็มขัดนิรภัยในการขับรถ 10 ครั้ง จำแนกตาม
 ตัวแปรเพศ ภูมิภาค อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพในการทำงาน ประสบการณ์ในการขับ
 รถยนต์และประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุรถยนต์ ผลปรากฏดังตารางต่อไปนี้

ตาราง 12 ร้อยละของการคาดเข็มขัดนิรภัยในการขับรถ 10 ครั้ง จำแนกตามตัวแปรต่าง ๆ

ตัวแปร	การคาดเข็มขัดนิรภัย					
	ไม่คาด เลย	1 - 2 ครั้ง	3 - 4 ครั้ง	5 - 6 ครั้ง	7 - 8 ครั้ง	9 - 10 ครั้ง
เพศ						
ชาย	24.0	18.8	13.3	14.6	12.7	16.6
หญิง	26.6	21.2	13.3	14.1	9.8	15.0
ภูมิภาค						
กรุงเทพฯและปริมณฑล	15.9	20.1	14.3	14.8	12.7	22.2
ภาคกลาง	25.4	18.2	14.1	13.3	13.3	15.9
ภาคเหนือ	28.2	19.6	9.0	15.7	11.8	15.7
ภาคใต้	20.0	22.2	13.9	19.4	11.1	13.3
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	31.4	20.1	15.2	11.0	8.7	13.6
อายุ						
ต่ำกว่า 20 ปี	41.0	17.9	12.8	7.7	10.3	10.3
20 - 29 ปี	20.5	18.6	12.8	18.6	14.4	15.1
30 - 39 ปี	24.6	20.0	13.4	13.4	10.8	17.8
40 - 49 ปี	25.9	21.9	11.6	13.9	11.4	15.3
50 - 59 ปี	32.4	16.7	18.6	10.8	7.8	13.7
60 ปีหรือมากกว่า	-	-	50.0	-	-	50.0

ตาราง 12 (ต่อ)

ตัวแปร	การคาดเข็มขัดนิรภัย					
	ไม่คาด เลย	1 - 2 ๕ ครั้ง	3 - 4 ๕ ครั้ง	5 - 6 ๕ ครั้ง	7 - 8 ๕ ครั้ง	9 - 10 ๕ ครั้ง
ระดับการศึกษา						
ประถมศึกษา	31.4	20.0	11.4	14.3	11.4	11.4
มัธยมศึกษาตอนต้น	37.8	10.8	16.2	8.1	16.2	10.8
มัธยมศึกษาตอนปลายหรือ ปวช.	29.8	24.2	15.7	11.2	9.2	9.6
อนุปริญญาหรือ ปวส.	21.3	19.5	16.0	18.5	9.4	15.3
ปริญญาตรี	25.0	18.1	11.5	13.3	14.2	17.9
สูงกว่าปริญญาตรี	23.2	21.1	11.4	15.0	10.2	19.1
สถานภาพในการทำงาน						
กำลังศึกษา	35.3	18.6	14.1	12.9	9.4	9.4
ข้าราชการ	26.0	20.8	14.0	12.8	11.0	15.4
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	26.4	12.6	16.1	18.4	12.6	13.8
ค้าขาย	29.3	20.7	12.1	17.2	1.7	19.0
ลูกจ้างเอกชน	17.3	19.7	9.6	19.2	13.9	20.2
ประกอบอาชีพอิสระ	20.2	19.1	14.6	11.2	20.2	14.6
อื่น ๆ	30.0	20.0	10.0	15.0	-	25.0
ประสบการณ์ในการขับรถยนต์						
2 ปีหรือน้อยกว่า	24.3	20.2	13.2	15.4	11.4	15.4
3 - 5 ปี	24.4	19.8	13.4	14.1	14.9	13.4
6 - 8 ปี	24.4	22.0	14.6	14.6	7.3	17.1
9 - 11 ปี	21.5	19.3	14.8	17.8	13.3	13.3
12 ปีหรือมากกว่า	27.4	18.7	12.2	12.7	10.7	18.4

ตาราง 12 (ต่อ)

ตัวแปร	การคาดเข็มขัดนิรภัย					
	ไม่คาด เลย	1 - 2 ครั้ง	3 - 4 ครั้ง	5 - 6 ครั้ง	7 - 8 ครั้ง	9 - 10 ครั้ง
ประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุ รถยนต์						
เคยประสบอุบัติเหตุ	19.8	22.4	14.3	15.1	10.8	17.6
ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ	27.5	18.5	12.8	14.1	11.9	15.2

หากใช้เกณฑ์เฉลี่ยการไม่คาดเข็มขัดนิรภัยร้อยละ 25.0 จากตาราง 11 แล้วจาก ตาราง 12 จะเห็นว่าผู้ที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยสูงกว่าเกณฑ์เฉลี่ยมีกลุ่มต่อไปนี้

1. เพศหญิง
2. มีภูมิลำเนาในภาคกลาง ภาคเหนือ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
3. มีอายุต่ำกว่า 20 ปี หรือมากกว่า 40 ปี
4. สำเร็จการศึกษต่ำกว่าอนุปริญญาหรือ ปวช. และสำเร็จการศึกษาสูงกว่าอนุปริญญาหรือ ปวส.
5. เป็นผู้ที่กำลังศึกษาหรือมีอาชีพรับราชการ เป็นพนักงานรัฐวิสาหกิจและค้าขาย
6. มีประสบการณ์ในการขับรถยนต์มาแล้ว 12 ปีหรือมากกว่า
7. เป็นผู้ที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถยนต์มาก่อน

หากใช้เกณฑ์เฉลี่ยการยอมรับมากคือ คาดเข็มขัดนิรภัย 7 - 10 ครั้ง ในการขับรถ 10 ครั้ง หรือร้อยละ 27.5 ซึ่งเป็นผลมาจากตาราง 11 แล้ว จากตาราง 12 จะเห็นว่าผู้ที่ขับรถยนต์ส่วนบุคคลที่ยอมรับเข็มขัดนิรภัยในระดับมากได้แก่กลุ่มตัวอย่างต่อไปนี้

1. เพศชาย
2. มีภูมิลำเนาในกรุงเทพมหานครหรือปริมณฑล ภาคกลางและภาคเหนือ
3. มีอายุระหว่าง 20 - 39 ปี
4. มีการศึกษาระดับปริญญาตรีหรือสูงกว่า
5. ประกอบอาชีพเป็นลูกจ้างเอกชนหรือประกอบอาชีพอิสระ
6. ขับรถมาแล้ว 3- 5 ปี หรือมากกว่า 12 ปี
7. เป็นผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุรถยนต์มาแล้ว

เมื่อทดสอบความเป็นอิสระระหว่างความถี่ของการคาดเข็มขัดนิรภัยกับตัวแปรด้านเพศ ภูมิภาค อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพในการทำงาน ประสบการณ์ในการขับรถยนต์และ ประสบการณ์เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุรถยนต์ โดยใช้ไค - สแควร์ ผลสรุปปรากฏดังตารางต่อไป

ตาราง 13 สรุปการทดสอบความเป็นอิสระระหว่างความถี่ของการคาดเข็มขัดนิรภัยในการ ขับรถ 10 ครั้ง กับตัวแปรต่าง ๆ โดยใช้ ไค - สแควร์

ตัวแปร	Chi - Square	df	นัยสำคัญที่ระดับ
เพศ	4.38	5	-
ภูมิภาค	34.38	20	.05
อายุ	35.49	25	-
ระดับการศึกษา	35.03	25	-
สถานภาพในการทำงาน	43.87	30	.05
ประสบการณ์ในการขับรถยนต์	14.38	20	-
ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ	10.24	5	-

จากตาราง 13 จะเห็นว่าความถี่ของการคาดเข็มขัดนิรภัยเป็นอิสระจากเพศ อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการขับรถยนต์และประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุรถยนต์ แต่ความถี่ในการคาดเข็มขัดนิรภัยไม่เป็นอิสระจากหรือมีความสัมพันธ์กับภูมิภาค และสถานภาพในการทำงาน นั่นคือ ผู้ขับขี่ยยนต์ส่วนบุคคลที่อยู่ในภูมิภาคต่างกันคาดเข็มขัดนิรภัยมากน้อยต่างกัน และผู้ขับขี่ยนต์ส่วนบุคคลที่ประกอบอาชีพแตกต่างกันก็คาดเข็มขัดนิรภัยมากน้อยต่างกัน

สรุปผลการทดสอบสมมติฐานที่ 3

จากการวิเคราะห์ข้อมูลปรากฏว่ามีผู้คาดเข็มขัดนิรภัยมากกว่าผู้ที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ไม่ว่าจะแยกวิเคราะห์ตามเพศ ภูมิภาค อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพในการทำงาน ประสบการณ์ในการขับรถยนต์ และประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุรถยนต์ ก็ได้ผลที่สอดคล้องกันคือมีจำนวนผู้คาดเข็มขัดนิรภัยมากกว่าผู้ที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ดังนั้นผลการวิเคราะห์จึงสนับสนุนสมมติฐานข้อที่ 3 ที่ว่า "ผู้ขับขี่ยนต์ส่วนบุคคลที่คาดเข็มขัดนิรภัยมีจำนวนมากกว่าผู้ที่ไม่ได้คาด"

การทดสอบสมมติฐานที่ 4

การวิจัยนี้ตั้งสมมติฐานการวิจัยที่ 4 ว่า "ปัจจัยด้านชีวสังคม บุคลิกภาพ ประสบการณ์เกี่ยวกับการขับรถยนต์ ความเชื่อ ทศนคติ และการยอมรับในกฎ ระเบียบ สามารถทำนายพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่ยนต์ส่วนบุคคลได้"

จากการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ โดยใช้ตัวพยากรณ์ 16 ตัว ซึ่งเป็นตัวแปรในปัจจัยด้านชีวสังคม บุคลิกภาพ ประสบการณ์เกี่ยวกับการขับรถยนต์ ความเชื่อ ทศนคติ และการยอมรับในกฎ ระเบียบเกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัยเพื่อทำนายความถี่ในการใช้เข็มขัดนิรภัย ผลปรากฏดังตารางต่อไปนี้

ตาราง 14 ค่าสถิติของตัวพยากรณ์ 16 ตัวที่ใช้ทำนายความถี่ของการคาดเข็มขัดนิรภัย

ตัวพยากรณ์	B	SEB	Beta	F	นัยสำคัญ ที่ระดับ
เพศ (X ₁)	-.288	.096	-.078	8.878	.01
อายุ (X ₂)	-.053	.065	-.029	.676	-
ระดับการศึกษา (X ₃)	.129	.043	.087	9.068	.01
สถานภาพสมรส (X ₄)	-.168	.119	-.044	1.996	-
สถานภาพในการทำงาน (X ₅)	.200	.114	.053	3.079	-
ประสบการณ์ในการขับรถ (X ₆)	.016	.034	.014	.220	-
ประสบการณ์อุบัติเหตุ					
รถยนต์ (X ₇)	-.081	.098	-.021	.685	-
การใช้อานาจภายใน -					
ภายนอกตน (X ₈)	.043	.107	.010	.160	-
แบบของบุคลิกภาพ (X ₉)	.077	.094	.020	.670	-
ทัศนคติ (X ₁₀)	.426	.107	.143	15.826	.001
ประโยชน์ (X ₁₁)	-.057	.108	-.019	.280	-
ความวิตกกังวล (X ₁₂)	-.064	.086	-.021	.559	-
ความไม่สบาย (X ₁₃)	-.506	.076	-.252	43.454	.001
ความไม่สะดวก (X ₁₄)	-.227	.091	-.096	6.294	.05
ความเสี่ยง (X ₁₅)	-.082	.095	-.023	.747	-
การยอมรับในกฎ					
ระเบียบ (X ₁₆)	.309	.067	.145	21.248	.001

$$R = .503$$

$$R^2 = .2530$$

$$S.E.est = 1.561$$

$$a = 2.758$$

จากตาราง 14 จะเห็นว่าตัวพยากรณ์ทั้ง 16 ตัว สามารถอธิบายความแปรปรวนของคะแนนความถนัดในการคาดเข็มขัดนิรภัยได้ร้อยละ 25.30 หรือมีอำนาจทำนายความถนัดในการคาดเข็มขัดนิรภัยได้ร้อยละ 25.30 จากตัวพยากรณ์ทั้ง 16 ตัวนี้ มีตัวพยากรณ์ที่ดี 6 ตัว โดยเรียงตามลำดับดังนี้

1. ความเชื่อในด้านความไม่สบายของการคาดเข็มขัดนิรภัย
2. การยอมรับในกฎ ระเบียบเกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัย
3. ทักษะที่ดีที่มีต่อเข็มขัดนิรภัย
4. ความเชื่อในด้านความไม่สะดวกในการคาดเข็มขัดนิรภัย
5. ระดับการศึกษาที่ได้รับ
6. เพศ

จากการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณเพื่อพิจารณาว่าตัวพยากรณ์ทั้ง 16 ตัวนี้สามารถทำนายคะแนนความถนัดในการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในแต่ละภูมิภาคได้มากน้อยเท่าใด ผลปรากฏดังตารางต่อไปนี้

ตาราง 15 สรุปร้อยละของการทำนายของตัวพยากรณ์ 16 ตัว ที่ทำนายความถนัดของการคาดเข็มขัดนิรภัย จำแนกตามภูมิภาค

ภูมิภาค	จำนวนตัวทำนายที่ดี	R	ร้อยละของการทำนาย
กรุงเทพฯ และปริมณฑล	3	.531	28.20
ภาคกลาง	4	.548	30.03
ภาคเหนือ	4	.587	34.46
ภาคใต้	2	.507	25.70
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	2	.544	29.59
กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด	6	.503	25.30

จากตาราง 15 จะเห็นว่าตัวพยากรณ์ทั้ง 16 ตัวสามารถทำนายคะแนนความถี่ในการใช้เข็มขัดนิรภัยได้ในทุกภูมิภาค มีอำนาจทำนายระหว่างร้อยละ 25.70 ถึงร้อยละ 34.46 โดยเรียงตามลำดับที่ของอำนาจการทำนายได้ดังนี้

1. ภาคเหนือ
2. ภาคกลาง
3. ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ
4. กรุงเทพฯ และปริมณฑล
5. ภาคใต้

และตัวพยากรณ์ที่ดีมีอยู่ระหว่าง 2 ตัวถึง 4 ตัว

เมื่ออาศัยเกณฑ์ความแตกต่างในการทำนายร้อยละ 5 ของ โคเฮน (Cohen. 1977 : 412 - 414) สามารถสรุปได้ว่าตัวพยากรณ์ทั้ง 16 ตัวนี้ สามารถทำนายการคาดเข็มขัดนิรภัยในภาคเหนือได้มากกว่าการทำนายการคาดเข็มขัดนิรภัยในกรุงเทพฯ และปริมณฑลและในภาคใต้

ในการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแต่ละขั้นตอน (Step - Wise Multiple Regression Analysis) เพื่อหาตัวทำนายที่ดีที่สุดจากตัวพยากรณ์ทั้ง 16 ตัว โดยวิเคราะห์ในกลุ่มรวมและในแต่ละภูมิภาค ผลปรากฏดังตารางต่อไปนี้

ตาราง 16 อำนาจการทำนายตามลำดับที่ของตัวพยากรณ์ที่ใช้ทำนายความถี่ในการคาดเข็มขัดนิรภัย

ตัวพยากรณ์	R	ร้อยละของการทำนาย
<u>กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด</u>		
X ₁₃	.421	17.72
X ₁₃ X ₁₀	.467	21.81
X ₁₃ X ₁₀ X ₁₆	.479	22.94
X ₁₃ X ₁₀ X ₁₆ X ₁	.486	23.62
X ₁₃ X ₁₀ X ₁₆ X ₁ X ₄	.490	24.01
X ₁₃ X ₁₀ X ₁₆ X ₁ X ₄ X ₁₄	.494	24.40
X ₁₃ X ₁₀ X ₁₆ X ₁ X ₄ X ₁₄ X ₃	.497	24.70
X ₁₃ X ₁₀ X ₁₆ X ₁ X ₄ X ₁₄ X ₃ X ₅	.500	25.00
<u>กรุงเทพมหานครและปริมณฑล</u>		
x ₁₃	.406	16.48
x ₁₃ X ₁₆	.491	24.11
<u>ภาคกลาง</u>		
X ₁₃	.443	19.62
X ₁₃ X ₁₀	.479	22.94
X ₁₃ X ₁₀ X ₁	.505	25.50
X ₁₃ X ₁₀ X ₁ X ₂	.525	27.56
X ₁₃ X ₁₀ X ₁ X ₂ X ₇	.534	28.52

ตาราง 16 (ต่อ)

ตัวพยากรณ์	R	ร้อยละของการทำนาย
<u>ภาคเหนือ</u>		
x13	.474	22.47
x13 X16	.544	29.59
x13 X16 X14	.556	30.91
<u>ภาคใต้</u>		
X13	.405	16.40
X13 X5	.441	19.45
X13 X5 X10	.464	21.53
<u>ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ</u>		
X14	.409	16.73
X14 X10	.455	20.70
X14 X10 X3	.485	23.52
X14 X10 X3 X2	.517	26.73

จากตาราง 16 จะเห็นว่าในกลุ่มรวมหรือกลุ่มตัวอย่างทั้งหมดนั้น จากตัวพยากรณ์ทั้ง 16 ตัว มีตัวพยากรณ์ที่ดีที่สุด 8 ตัว โดยเรียงตามลำดับดังนี้ ความเชื่อในด้านความไม่สบายในการคาดเข็มขัดนิรภัย (X13) ทักษะที่มีต่อเข็มขัดนิรภัย (X10) การยอมรับในกฎระเบียบเกี่ยวกับการคาดเข็มขัดนิรภัย (X16) เพศ (X1) สถานภาพสมรส (X4) ความเชื่อในด้านความไม่สะดวกในการคาดเข็มขัดนิรภัย (X14) ระดับการศึกษาที่ได้รับ (X3) และสถานภาพ

ในการทำงาน (X_5) ตัวพยากรณ์ทั้ง 8 ตัวนี้ร่วมกันทำนายการคาดเข็มขัดนิรภัยในกลุ่มรวมได้ ร้อยละ 25.00

สำหรับผู้ขับขีรถยนต์ในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลนั้น จากตัวพยากรณ์ทั้ง 16 ตัว มีตัวพยากรณ์ที่ดีที่สุด 2 ตัว โดยเรียงตามลำดับดังนี้ ความเชื่อในด้านความไม่สบายในการคาดเข็มขัดนิรภัย (X_{13}) และการยอมรับในกฎระเบียบเกี่ยวกับการคาดเข็มขัดนิรภัย (X_{16}) ตัวพยากรณ์ทั้งสองตัวนี้ร่วมกันทำนายการคาดเข็มขัดนิรภัยในกรุงเทพฯ และปริมณฑลได้ร้อยละ 24.11

สำหรับผู้ขับขีรถยนต์ในภาคกลางนั้น จากตัวพยากรณ์ทั้ง 16 ตัว มีตัวพยากรณ์ที่ดีที่สุด 5 ตัว โดยเรียงตามลำดับดังนี้ ความเชื่อในด้านความไม่สบายในการคาดเข็มขัดนิรภัย (X_{13}) ทักษะที่มีต่อเข็มขัดนิรภัย (X_{10}) เพศ (X_1) อายุ (X_2) และประสบการณ์อุบัติเหตุรถยนต์ (X_7) ตัวพยากรณ์ทั้ง 5 ตัวนี้ร่วมกันทำนายการคาดเข็มขัดนิรภัยในภาคกลางได้ ร้อยละ 28.52

สำหรับผู้ขับขีรถยนต์ในภาคเหนือ จากตัวพยากรณ์ทั้ง 16 ตัว มีตัวพยากรณ์ที่ดีที่สุด 3 ตัว โดยเรียงตามลำดับดังนี้ ความเชื่อในด้านความไม่สบายในการคาดเข็มขัดนิรภัย (X_{13}) การยอมรับในกฎระเบียบเกี่ยวกับการคาดเข็มขัดนิรภัย (X_{16}) และความเชื่อในด้านความไม่สะดวกในการคาดเข็มขัดนิรภัย (X_{14}) ตัวพยากรณ์ทั้ง 3 ตัวนี้ร่วมกันทำนายการคาดเข็มขัดนิรภัยในภาคเหนือได้ร้อยละ 30.91

สำหรับผู้ขับขีรถยนต์ในภาคใต้ นั้น จากตัวพยากรณ์ทั้ง 16 ตัว มีตัวพยากรณ์ที่ดีที่สุด 3 ตัว โดยเรียงตามลำดับดังนี้ ความเชื่อในด้านความไม่สบายในการคาดเข็มขัดนิรภัย (X_{13}) สถานภาพในการทำงาน (X_5) และทักษะที่มีต่อเข็มขัดนิรภัย (X_{10}) ตัวพยากรณ์ทั้ง 3 ตัวนี้ร่วมกันทำนายการคาดเข็มขัดนิรภัยในภาคใต้ได้ร้อยละ 21.53

สำหรับผู้ขับขีรถยนต์ในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ นั้นผลการวิเคราะห์แตกต่างไปจากภาคอื่น ๆ บ้าง โดยที่จากตัวพยากรณ์ทั้ง 16 ตัวนั้น ตัวพยากรณ์ที่ดีที่สุด ตัวหนึ่งคือ ความเชื่อในด้านความไม่สะดวกในการคาดเข็มขัดนิรภัย (X_{14}) ซึ่งแตกต่างจากกลุ่มรวมและในภาคอื่น ๆ ตัวพยากรณ์ที่ดีที่สุดอีก 3 ตัว โดยเรียงตามลำดับดังนี้ ทักษะที่มีต่อเข็มขัดนิรภัย (X_{10}) ระดับการศึกษาที่ได้รับ (X_3) และอายุ (X_2) ตัวพยากรณ์ทั้ง 4 ตัวนี้ร่วมกันทำนายการคาดเข็มขัดนิรภัยในภาคตะวันออกเฉียงเหนือได้ร้อยละ 26.73

จากการวิเคราะห์หาตัวพยากรณ์ที่ดีที่สุดในกลุ่มรวมและกลุ่มย่อยในแต่ละภูมิภาคนี้
ปรากฏว่ามีตัวพยากรณ์ที่ดีที่สุด 10 ตัว ตัวพยากรณ์บางตัวเป็นตัวที่สามารถทำนายได้ในเกือบ
ทุกกลุ่ม แต่ตัวพยากรณ์บางตัวก็สามารถทำนายในบางกลุ่มเท่านั้น ซึ่งผลสรุปปรากฏดังตาราง
ต่อไปนี้

ตาราง 17 เปรียบเทียบตัวพยากรณ์ที่ดีที่สุดและร้อยละของการทำนายการคาดเข็มขัดนิรภัย
ในกลุ่มรวมและกลุ่มย่อย

กลุ่ม	ตัวพยากรณ์ที่ดีที่สุด										ทำนาย
	X13	X10	X16	X1	X4	X14	X3	X5	X2	X7	ได้ร้อยละ
กลุ่มรวม	X	X	X	X	X	X	X	X			25.00
กรุงเทพฯ และปริมณฑล	X		X								24.11
ภาคกลาง	X	X		X					X	X	28.52
ภาคเหนือ	X		X			X					30.91
ภาคใต้	X	X						X			21.53
ภาคตะวันออก เฉียงเหนือ		X				X	X		X		26.73

จากตาราง 17 จะเห็นว่าความเชื่อในด้านความไม่สบายในการคาดเข็มขัดนิรภัย (X_{13}) เป็นตัวพยากรณ์ที่ดีใน 5 กลุ่ม ทศนคติที่มีต่อเข็มขัดนิรภัย (X_{10}) เป็นตัวพยากรณ์ที่ดีใน 4 กลุ่ม ความเชื่อในด้านความไม่สะดวกในการคาดเข็มขัดนิรภัย (X_{14}) และการยอมรับในกฎระเบียบเกี่ยวกับการคาดเข็มขัดนิรภัย (X_{16}) เป็นตัวพยากรณ์ที่ดีใน 3 กลุ่ม เพศ (X_1) ระดับการศึกษาที่ได้รับ (X_3) สถานภาพในการทำงาน (X_5) และอายุ (X_2) เป็นตัวพยากรณ์ที่ดีใน 2 กลุ่ม สำหรับสถานภาพสมรส (X_4) และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุรถยนต์ (X_7) เป็นตัวพยากรณ์ที่ดีในกลุ่มเดียว สำหรับตัวพยากรณ์ที่ดีที่สุดในแต่ละกลุ่มนั้นมีอำนาจทำนายการคาดเข็มขัดนิรภัยได้แตกต่างกัน มีอำนาจทำนายต่ำสุดคือ ร้อยละ 21.53 ในกลุ่มภาคใต้ และมีอำนาจทำนายสูงสุดคือร้อยละ 30.91 ในกลุ่มภาคเหนือ

สรุปผลการทดสอบสมมติฐานที่ 4

จากการวิเคราะห์ข้อมูลปรากฏว่าปัจจัยด้านชีวสังคม บุคลิกภาพ ประสบการณ์เกี่ยวกับการขับรถ ความเชื่อ ทศนคติ และการยอมรับในกฎระเบียบเกี่ยวกับการคาดเข็มขัดนิรภัย รวมทั้งสิ้น 16 ตัวแปร สามารถทำนายการคาดเข็มขัดนิรภัยในกลุ่มรวมได้ร้อยละ 25.30 และสามารถทำนายในกลุ่มย่อยของภาคต่าง ๆ ได้ระหว่างร้อยละ 25.70 ถึงร้อยละ 34.46 ตัวแปรบางตัวเป็นตัวพยากรณ์ที่ดีที่สุดในเกือบทุกกลุ่ม ตัวพยากรณ์ที่ดีที่สุดของแต่ละกลุ่มสามารถทำนายการคาดเข็มขัดนิรภัยได้ระหว่างร้อยละ 21.53 ถึงร้อยละ 30.91 ดังนั้นผลการวิเคราะห์จึงสนับสนุนสมมติฐานที่ 4 ที่ว่า "ปัจจัยด้านชีวสังคม บุคลิกภาพ ประสบการณ์เกี่ยวกับการขับรถ ความเชื่อ ทศนคติและการยอมรับในกฎระเบียบ สามารถทำนายพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลได้"

การทดสอบสมมติฐานที่ 5

การวิจัยครั้งนี้ตั้งสมมติฐานที่ 5 ว่า "การคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลขึ้นอยู่กับสถานการณ์และเหตุผลส่วนบุคคล"

สถานการณ์ในการวิจัยนี้หมายถึง สภาพของถนน สภาพของการจราจร สภาพอากาศ ระยะทาง ความเร็ว และสภาพของจิตใจในขณะขับรถ

สถานการณ์ที่คาดเข็มขัดนิรภัยมาก

จากการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยของสถานการณ์จำนวน 23 สถานการณ์ ปรากฏว่ามีสถานการณ์อยู่ 8 สถานการณ์ที่ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลคาดเข็มขัดนิรภัยมาก โดยเรียงจากมากไปหาน้อย ดังนี้

1. ขับรถทางไกลและใช้ความเร็วสูง
2. ขับรถเมื่อฝนตก ถนนลื่น
3. ขับรถโดยเร่งรีบ
4. ขับรถทางไกลแต่ใช้ความเร็วไม่สูง
5. ขับรถนอกเมือง
6. ขับรถไปเที่ยว
7. ขับรถบนถนนหรือทางที่ไม่คุ้นเคย
8. ขับรถโดยมีสมาชิกในครอบครัวนั่งไปด้วย

ในการวิเคราะห์เพื่อหาคำตอบว่าในสถานการณ์ที่คาดเข็มขัดนิรภัยมากนี้ ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลคาดเข็มขัดนิรภัยมากน้อยอย่างไร ผลปรากฏดังตารางต่อไปนี้

ตาราง 18 ร้อยละของกลุ่มตัวอย่างในการคาดเข็มขัดนิรภัยในสถานการณ์ที่คาดเข็มขัดนิรภัยมาก

สถานการณ์ที่คาดมาก	ร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง				
	ไม่ได้คาด	นานๆคาดครั้ง	คาดเป็นครั้งคราว	คาดบ่อยๆ	คาดเป็นประจำ
1. ขับรถทางไกลและใช้ความเร็วสูง	19.8	4.8	11.2	11.6	52.7
2. ขับรถเมื่อฝนตก ถนนลื่น	22.7	6.2	13.1	13.6	44.5
3. ขับรถโดยเร่งรีบ	23.0	7.1	12.8	12.8	44.3
4. ขับรถทางไกลแต่ใช้ความเร็วไม่สูง	22.7	7.2	14.8	13.8	41.9
5. ขับรถนอกเมือง	22.9	8.9	14.8	13.5	39.8
6. ขับรถไปเที่ยว	23.3	8.2	14.9	14.3	39.3
7. ขับรถบนถนนที่ไม่คุ้นเคย	23.2	7.6	16.3	14.5	38.5
8. ขับรถโดยมีสมาชิกในครอบครัวนั่งไปด้วย	24.0	9.6	17.8	13.4	35.2
เฉลี่ย	22.7	7.4	14.5	13.4	42.0

จากตาราง 18 จะเห็นได้ว่าในสถานการณ์ที่คาดเข็มขัดนิรภัยมาก 8 สถานการณ์นี้ โดยเฉลี่ยแล้วยังมีผู้ขับที่รถยนต์ส่วนบุคคลร้อยละ 22.7 ที่ไม่ได้คาดเข็มขัดนิรภัย มีร้อยละ 42 ที่คาดเข็มขัดนิรภัยเป็นประจำ มีอยู่เพียงสถานการณ์เดียวคือสถานการณ์การขับรถทางไกล และใช้ความเร็วสูงเท่านั้นที่ผู้ขับที่รถยนต์ส่วนบุคคลคาดเข็มขัดนิรภัยเป็นประจำมากกว่าร้อยละ 50 หากพิจารณาในภาพรวมจะพบว่าในสถานการณ์ที่คาดเข็มขัดนิรภัยมากนี้มีผู้ขับที่รถยนต์ส่วนบุคคลร้อยละ 55.4 ที่คาดเข็มขัดนิรภัยเป็นประจำหรือบ่อย ๆ จนเกือบจะเป็นประจำ

ในการวิเคราะห์หาอันดับที่ของการคาดเข็มขัดนิรภัยมากที่สุด 8 สถานการณ์โดยจำแนกตามภูมิภาคและหาสัมประสิทธิ์ของความสอดคล้อง (Coefficient of concordance) ของอันดับที่เหล่านี้ ปรากฏผลดังตารางต่อไปนี้

ตาราง 19 อันดับที่ของสถานการณ์ที่คาดเข็มขัดนิรภัยมากจำแนกตามภูมิภาคและสัมประสิทธิ์ของความสอดคล้อง

สถานการณ์	อันดับที่				
	กทม.	ภาคกลาง	ภาคเหนือ	ภาคใต้	ภาคอีสาน
1. ขับรถทางไกลและใช้ความเร็วสูง	1	1	1	1	1
2. ขับรถเมื่อฝนตก ถนนลื่น	3	3	3	3	2
3. ขับรถโดยเร่งรีบ	6	2	4	2	3
4. ขับรถทางไกลแต่ใช้ความเร็วไม่สูง	4	6	2	4	4
5. ขับรถนอกเมือง	2	5	5	7	8
6. ขับรถไปเที่ยว	5	4	7	8	6
7. ขับรถบนถนนที่ไม่คุ้นเคย	7	7	6	5	5
8. ขับรถโดยมีสมาชิกในครอบครัวไปด้วย	8	8	8	6	7

$W = 0.43$

มีนัยสำคัญที่ระดับ .05

จากตาราง 19 จะเห็นว่าสถานการณ์การขับรถทางไกลและใช้ความเร็วสูง ผู้ขับรถยนต์คาดเข็มขัดนิรภัยมากเป็นอันดับที่ 1 ไม่ว่าจะเป็นภาคใดก็ตาม สำหรับสถานการณ์อื่น ๆ แม้อันดับที่ของการคาดเข็มขัดนิรภัยจะแตกต่างกันบ้างแต่สัมประสิทธิ์ของความสอดคล้อง (W) เท่ากับ 0.43 และมีนัยสำคัญทางสถิติ ซึ่งแสดงว่าอันดับที่เหล่านี้มีความสอดคล้องกัน

เป็นที่น่าสังเกตว่าอันดับที่ของการคาดเข็มขัดนิรภัยในสถานการณ์ที่คาดเข็มขัดนิรภัยมากของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลแตกต่างไปจากภาคอื่น ๆ เล็กน้อย โดยมีสถานการณ์ 3 อันดับแรกดังนี้

1. ขับรถทางไกลและใช้ความเร็วสูง
2. ขับรถนอกเมือง
3. ขับรถเมื่อฝนตก ถนนลื่น

สำหรับอันดับที่ 3 อันดับแรกของสถานการณ์ที่คาดเข็มขัดนิรภัยมากของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในภาคกลางและภาคใต้ คือ

1. ขับรถทางไกลและใช้ความเร็วสูง
2. ขับรถโดยเร่งรีบ
3. ขับรถเมื่อฝนตก ถนนลื่น

สำหรับอันดับที่ 3 อันดับแรกของสถานการณ์ที่คาดเข็มขัดนิรภัยมากของผู้ขับขี่รถยนต์

ส่วนบุคคลในภาคเหนือ คือ

1. ขับรถทางไกลและใช้ความเร็วสูง
2. ขับรถทางไกลแต่ใช้ความเร็วไม่สูง
3. ขับรถเมื่อฝนตก ถนนลื่น

ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในภาคตะวันออกเฉียงเหนือมีอันดับที่ของการคาดเข็มขัดนิรภัยมากที่สุด ได้แก่สถานการณ์ต่อไปนี้

1. ขับรถทางไกลและใช้ความเร็วสูง
2. ขับรถเมื่อฝนตก ถนนลื่น
3. ขับรถโดยเร่งรีบ

จากการที่พบว่าในสถานการณ์การขับรถทางไกลและใช้ความเร็วสูงนั้นผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในทุกภูมิภาคคาดเข็มขัดนิรภัยมากเป็นอันดับที่ 1 จึงทดสอบความเป็นอิสระระหว่างความถี่ในการคาดเข็มขัดนิรภัยกับเพศ ประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุรถยนต์ และภูมิภาค ผลปรากฏดังตารางต่อไปนี้

ตาราง 20 การทดสอบความเป็นอิสระในสถานการณ์การขับรถทางไกลและใช้ความเร็วสูง
ระหว่างความถี่ในการคาดเข็มขัดนิรภัยกับตัวแปรต่าง ๆ

ตัวแปร	ความถี่ในการคาดเข็มขัดนิรภัย					
	ไม่ได้คาด	นาน ๆ คาดครั้ง	คาดเป็นครั้งคราว	คาดบ่อยๆ	คาดเป็นประจำ	รวม
<u>เพศ</u>						
ชาย	144	40	86	91	393	754
หญิง	100	19	52	52	258	481
รวม	244	59	138	143	651	1,235
	chi-square = 2.17 df = 4					
	ไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ					
<u>ประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุรถยนต์</u>						
เคยประสบอุบัติเหตุ	59	18	54	50	217	398
ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ	185	41	84	93	434	837
รวม	244	59	138	143	651	1,235
	chi-square = 11.18 df = 4					
	มีนัยสำคัญที่ระดับ .05					
<u>ภูมิภาค</u>						
กรุงเทพฯ และปริมณฑล	20	3	25	26	115	189
ภาคกลาง	72	17	45	41	172	347
ภาคเหนือ	48	23	22	27	135	255
ภาคใต้	28	10	20	17	105	180
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	76	6	26	32	124	264
รวม	244	59	138	143	651	1,235
	chi-square = 49.33 df = 16					
	มีนัยสำคัญที่ระดับ .001					

จากตาราง 20 จะเห็นว่า ในสถานการณ์การขับรถทางไกลและใช้ความเร็วสูงนั้น ความถี่ในการคาดเข็มขัดนิรภัยกับเพศเป็นอิสระต่อกัน แต่ความถี่ในการคาดเข็มขัดนิรภัยกับประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุรถยนต์ และภูมิภาคมีความสัมพันธ์กัน นั่นคือผู้เคยประสบอุบัติเหตุรถยนต์คาดเข็มขัดนิรภัยเป็นประจำมากกว่าผู้ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถยนต์ และผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานครและปริมณฑลและภาคใต้ คาดเข็มขัดนิรภัยเป็นประจำมากกว่าในภาคอื่น ๆ ในสถานการณ์นี้ (รายละเอียดปรากฏในตาราง 7 ของภาคผนวก)

ในการทดสอบความเป็นอิสระระหว่างความถี่ในการคาดเข็มขัดนิรภัยในสถานการณ์ที่คาดมากกับภูมิภาคต่าง ๆ ผลปรากฏดังตารางต่อไปนี้

ตาราง 21 สรุปการทดสอบความเป็นอิสระในสถานการณ์ที่คาดเข็มขัดนิรภัยมากแต่ละสถานการณ์ระหว่างความถี่ในการคาดเข็มขัดนิรภัยกับภูมิภาคต่าง ๆ

สถานการณ์	chi-square	df	นัยสำคัญที่ระดับ
1. ขับรถทางไกลและใช้ความเร็วสูง	49.33	16	.001
2. ขับรถเมื่อฝนตก ถนนลื่น	27.32	16	.05
3. ขับรถโดยเร่งรีบ	28.08	16	.05
4. ขับรถทางไกลแต่ใช้ความเร็วไม่สูง	33.12	16	.01
5. ขับรถนอกเมือง	52.17	16	.001
6. ขับรถไปเที่ยว	26.59	16	.05
7. ขับรถบนถนนที่ไม่คุ้นเคย	21.43	16	-
8. ขับรถโดยมีสมาชิกในครอบครัวนั่งไปด้วย	25.89	16	-

จากตาราง 21 จะเห็นว่าจากสถานการณ์ที่คาดเข็มขัดนิรภัยมาก 8 สถานการณ์นั้น มีถึง 6 สถานการณ์ที่ความถี่ในการคาดเข็มขัดนิรภัยไม่เป็นอิสระจากภูมิภาคต่าง ๆ นั่นคือ

ความถี่ในการคาดเข็มขัดนิรภัยมีความสัมพันธ์กับภูมิภาคต่าง ๆ ซึ่งแสดงว่าความถี่ของการคาดเข็มขัดนิรภัยแตกต่างกันระหว่างภูมิภาคต่าง ๆ ในสถานการณ์ต่อไปนี้

1. ขับรถทางไกลและใช้ความเร็วสูง
2. ขับรถเมื่อฝนตก ถนนลื่น
3. ขับรถโดยเร่งรีบ
4. ขับรถทางไกลแต่ใช้ความเร็วไม่สูง
5. ขับรถนอกเมือง
6. ขับรถไปเที่ยว

สถานการณ์ที่คาดเข็มขัดนิรภัยน้อย

จากการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยของสถานการณ์จำนวน 23 สถานการณ์ ปรากฏว่ามีอยู่ 7 สถานการณ์ที่ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลคาดเข็มขัดนิรภัยน้อย โดยเรียงจากน้อยไปหามากดังนี้

1. ขับรถไปสถานที่ใกล้ ๆ
2. ขับรถในเมือง
3. ขับรถโดยไม่เร่งรีบ
4. ขับรถบนถนนที่คุ้นเคย
5. ขับรถในเขตที่จราจรหนาแน่น
6. ขับรถไปทำงาน
7. ขับรถขณะอารมณ์ดี

ในการวิเคราะห์เพื่อหาคำตอบว่าในสถานการณ์ที่คาดเข็มขัดนิรภัยน้อยนี้ ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลคาดเข็มขัดนิรภัยมากน้อยอย่างไร ผลปรากฏดังตารางต่อไปนี้

ตาราง 22 ร้อยละของความถี่ในการคาดเข็มขัดนิรภัยในสถานการณ์ที่คาดเข็มขัดนิรภัยน้อย

สถานการณ์ที่คาดน้อย	ร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง				
	ไม่ได้คาด	นาน ๆ คาดครั้ง	คาดเป็นครั้งคราว	คาดบ่อยๆ	คาดเป็นประจำ
1. ขับรถไปสถานที่ไกล ๆ	42.8	14.6	20.5	5.6	16.5
2. ขับรถในเมือง	38.1	14.7	23.6	7.9	15.6
3. ขับรถโดยไม่เร่งรีบ	40.2	14.9	17.7	9.6	17.7
4. ขับรถบนถนนที่คุ้นเคย	36.8	13.6	19.4	10.5	19.7
5. ขับรถในเขตที่จราจรหนาแน่น	36.5	13.4	19.4	10.4	20.3
6. ขับรถไปทำงาน	37.2	12.8	18.8	9.1	22.1
7. ขับรถขณะอารมณ์ดี	35.4	13.7	19.3	10.9	20.8
เฉลี่ย	38.2	13.9	19.8	9.2	18.9

จากตาราง 22 จะเห็นได้ว่าในสถานการณ์ที่คาดเข็มขัดนิรภัยน้อย 7 สถานการณ์นี้ โดยเฉลี่ยแล้วมีผู้ขับขี่ยานยนต์ส่วนบุคคลร้อยละ 38.2 ที่ไม่ได้คาดเข็มขัดนิรภัย มีอยู่เพียงร้อยละ 18.9 เท่านั้นที่คาดเข็มขัดนิรภัยเป็นประจำ หากพิจารณาในภาพรวมจะเห็นว่าในสถานการณ์ที่คาดเข็มขัดนิรภัยน้อยนี้มีผู้ขับขี่ยานยนต์ส่วนบุคคลร้อยละ 52.1 ที่คาดเข็มขัดนิรภัยน้อยมากหรือไม่ได้คาดเลย และมีเพียงร้อยละ 28.1 ที่คาดเข็มขัดนิรภัยเป็นประจำหรือบ่อย ๆ

ในการวิเคราะห์หาอันดับที่ของการคาดเข็มขัดนิรภัยน้อยที่สุดในสถานการณ์ที่คาดเข็มขัดนิรภัยน้อย 7 สถานการณ์โดยจำแนกตามภูมิภาคและหาสัมประสิทธิ์ของความสอดคล้อง (coefficient of concordance) ของอันดับที่เหล่านี้ ผลปรากฏดังตารางต่อไปนี้

ตาราง 23 อันดับของการคัดเลือกระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนต้นตามภูมิภาคและสัมประสิทธิ์ของความสอดคล้อง

สถานการณ์	อันดับที่				
	กทม.	ภาคกลาง	ภาคเหนือ	ภาคใต้	ภาคอีสาน
1. ขั้บรลไปสถานที่ใกล้ๆ	1	2	2	1	1
2. ขั้บรลในเมือง	5	1	3	2	3
3. ขั้บรลโดยไม่เร่งรีบ	2	3	1	3	2
4. ขั้บรลบนถนนที่คุ้นเคย	4	6	5	4	4
5. ขั้บรลในเขตที่จราจรหนาแน่น	3	4	4	6	7
6. ขั้บรลไปทำงาน	7	5	7	5	6
7. ขั้บรลขณะอารมณ์ดี	6	7	6	7	5

$$W = 0.76$$

มีนัยสำคัญที่ระดับ .01

จากตาราง 23 จะเห็นว่าอันดับที่ของการคัดเลือกระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนต้นของผู้ที่ขั้บรลยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล 3 อันดับแรกได้แก่ สถานการณ์ต่อไปนี้

1. ขั้บรลไปสถานที่ใกล้ ๆ
2. ขั้บรลโดยไม่เร่งรีบ
3. ขั้บรลในเขตที่จราจรหนาแน่น

สำหรับผู้ขั้บรลยนต์ส่วนบุคคลในภาคกลาง ภาคเหนือ ภาคใต้ และภาคตะวันออก
เจียงเหื่อนั้น มีสถานการณ์ที่คัดเลือกระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนต้น 3 สถานการณ์คือ

1. ขับรถไปสถานที่ไกล ๆ
2. ขับรถในเมือง
3. ขับรถโดยไม่เร่งรีบ

แต่ละอันดับที่อาจสลับกันบ้าง แต่ยังคงอยู่ใน 3 สถานการณ์เดิม แม้ว่าอันดับที่อาจแตกต่างกันบ้าง แต่สัมประสิทธิ์ของความสอดคล้อง (F) เท่ากับ 0.76 และมีนัยสำคัญทางสถิติซึ่งแสดงว่าอันดับที่ของแต่ละภูมิภาคมีความสอดคล้องกัน

ในการทดสอบความเป็นอิสระระหว่างความถี่ในการคาดเข็มขัดนิรภัยกับภูมิภาคต่าง ๆ ของสถานการณ์ที่คาดเข็มขัดนิรภัยน้อยแต่ละสถานการณ์ ผลปรากฏดังตารางต่อไปนี้

ตาราง 24 สรุปการทดสอบความเป็นอิสระในสถานการณ์ที่คาดเข็มขัดนิรภัยน้อยแต่ละสถานการณ์ระหว่างความถี่ในการคาดเข็มขัดนิรภัยกับภูมิภาค

สถานการณ์	chi-square	df	นัยสำคัญที่ระดับ
1. ขับรถไปสถานที่ไกล ๆ	46.15	16	.001
2. ขับรถในเมือง	52.66	16	.001
3. ขับรถโดยไม่เร่งรีบ	48.71	16	.001
4. ขับรถบนถนนที่คุ้นเคย	42.11	16	.001
5. ขับรถในเขตที่จราจรหนาแน่น	18.64	16	-
6. ขับรถไปทำงาน	45.02	16	.001
7. ขับรถขณะอารมณ์ดี	47.78	16	.001

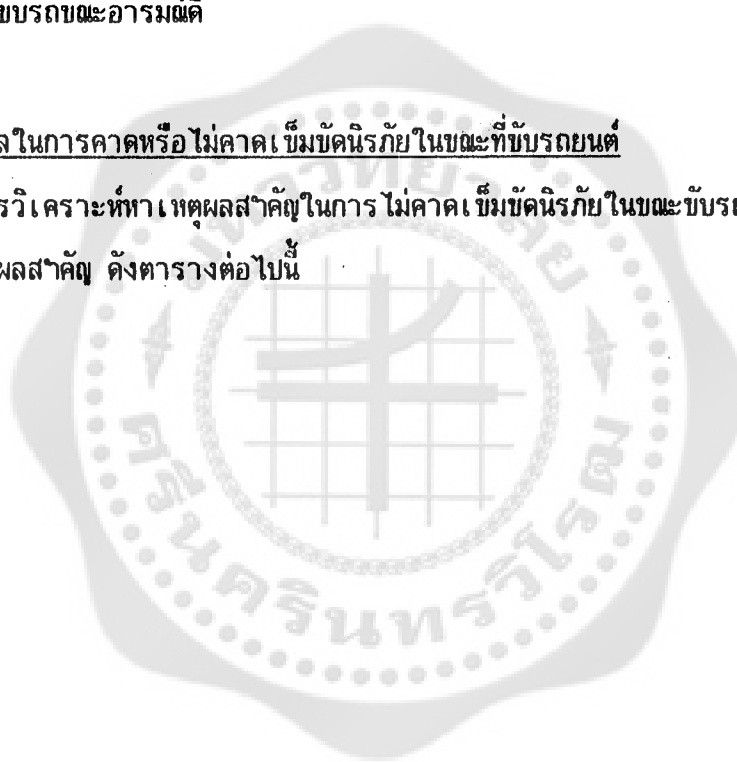
จากตาราง 24 จะเห็นว่าจากสถานการณ์ที่คาดเข็มขัดนิรภัยน้อย 7 สถานการณ์นั้น มีถึง 6 สถานการณ์ที่ความถี่ในการคาดเข็มขัดนิรภัยไม่เป็นอิสระจากภูมิภาคต่าง ๆ นั่นคือความถี่ในการคาดเข็มขัดนิรภัยมีความสัมพันธ์กับภูมิภาคต่าง ๆ ซึ่งแสดงว่าผู้ขับรถยนต์ส่วนบุคคลใน

แต่ละภูมิภาคมีความถี่ของการคาดเข็มขัดนิรภัยแตกต่างกัน สถานการณ์ที่คาดเข็มขัดนิรภัยน้อย
ต่อไปนี้แต่ละภูมิภาคคาดเข็มขัดนิรภัยโดยมีความถี่แตกต่างกัน คือ

1. ขับรถไปสถานที่ไกล ๆ
2. ขับรถในเมือง
3. ขับรถโดยไม่เร่งรีบ
4. ขับรถบนถนนที่คุ้นเคย
5. ขับรถไปทำงาน
6. ขับรถขณะอารมณ์ดี

เหตุผลในการคาดหรือไม่คาดเข็มขัดนิรภัยในขณะที่ขับรถยนต์

ในการวิเคราะห์หาเหตุผลสำคัญในการไม่คาดเข็มขัดนิรภัยในขณะที่ขับรถยนต์นั้น
ปรากฏว่ามีเหตุผลสำคัญ ดังตารางต่อไปนี้



ตาราง 25 เหตุผลสำคัญในการไม่คาดเข็มขัดนิรภัยในขณะที่ขับรถยนต์

อันดับที่	เหตุผล	ร้อยละของผู้ตอบ
1	ไม่เคยชิน	49.3
2	ขี้เกียจคาด	43.7
3	ขับรถใกล้ ๆ จราจรไม่คับคั่งและรู้จักเส้นทางดี	39.4
4	เป็นอุปนิสัยส่วนตัวที่ชอบทำอะไรง่าย ๆ สบาย ๆ	33.1
5	เกรงว่าจะติดอยู่ในรถและออกไม่ได้ถ้ารถที่ขับอยู่ตกลงไปในน้ำหรือไฟไหม้	25.5
6	ถ้าคาดเข็มขัดนิรภัยจะทำให้ไม่สะดวกสบายในการขับรถยนต์	23.6
7	โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุเป็นไปได้ยากเมื่อขับรถช้า ๆ	22.8
8	ต้องเสียเวลาในการคาดและถอดเข็มขัดนิรภัย	21.3
9	เมื่อต้องการความเร่งด่วนในการขึ้นลงจากรถยนต์	21.2
10	จะทำให้เสียผ้ายับ	20.9
11	ถึงแม้จะคาดเข็มขัดนิรภัย แต่รถชนกันอย่างแรง ร่างกายก็คงได้รับบาดเจ็บอยู่ดี	19.6
12	ในกรุงเทพฯ ขับรถได้ช้ามาก จึงไม่ทราบจะคาดเข็มขัดไปทำไม	16.1

จากตาราง 25 จะเห็นว่าเหตุผลสำคัญ 12 ประการในการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ซึ่งเป็นเหตุผลทั้งทางกายภาพและเหตุผลทางจิตวิทยา สำหรับเหตุผลสำคัญ 2 ประการแรก คือ

1. ไม่เคยชิน
2. ขี้เกียจคาด

ในการวิเคราะห์เพื่อดูว่าเหตุผลสำคัญ 2 ประการของการไม่คาดเข็มขัดนิรภัยนั้น เป็นเหตุผลของผู้ขับขีรถยนต์ส่วนใหญ่ในภาคนี้หรือไม่ ผลปรากฏดังตารางต่อไปนี้

ตาราง 26 ร้อยละของผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลในภูมิภาคต่าง ๆ ที่แสดงเหตุผลในการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย

เหตุผล/ภูมิภาค	ร้อยละของผู้ตอบในภาคนั้น ๆ
1. ไม่เคยชิน	
กรุงเทพฯ และปริมณฑล	39.7
ภาคกลาง	49.6
ภาคเหนือ	42.7
ภาคใต้	51.7
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	60.6
2. ขี้เกียจคาด	
กรุงเทพฯ และปริมณฑล	43.4
ภาคกลาง	43.5
ภาคเหนือ	34.1
ภาคใต้	41.1
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	55.3

จากตาราง 26 จะเห็นว่า การไม่เคยชินกับเข็มขัดนิรภัยนั้นเป็นเหตุผลของคนส่วนใหญ่ (มากกว่าร้อยละ 50) ของผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลในภาคตะวันออกเฉียงเหนือและภาคใต้ สำหรับเหตุผลที่ขี้เกียจคาดเข็มขัดนิรภัยนั้นเป็นเหตุผลของคนส่วนใหญ่ (มากกว่าร้อยละ 50) ของผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ

ในการวิเคราะห์หาเหตุผลสำคัญในการคาดเข็มขัดนิรภัยในขณะขับรถยนต์นั้นปรากฏว่ามีเหตุผลสำคัญ ดังตารางต่อไปนี้

ตาราง 27 เหตุผลสำคัญในการคาดเข็มขัดนิรภัยในขณะขับรถยนต์

อันดับที่	เหตุผล	ร้อยละของผู้ตอบ
1	ทำให้เกิดความปลอดภัยมากขึ้นในการขับรถยนต์	64.2
2	จะช่วยลดอาการบาดเจ็บซึ่งอาจเกิดขึ้นได้จากอุบัติเหตุรถยนต์	63.4
3	ช่วยป้องกันมิให้ศีรษะกระแทกกับกระจกเวลารถชนกัน	59.6
4	ทำให้ร่างกายไม่กระเด็นออกมานอกตัวรถเมื่อเกิดอุบัติเหตุรถยนต์	58.1
5	ทำให้รู้สึกมั่นใจในการขับรถ	56.4
6	ทำให้ทรงตัวได้ดีในขณะขับรถยนต์	34.7
7	ทำให้นั่งสบายขึ้น	15.4
8	ทำให้เป็นคนทันสมัย	14.4

จากตาราง 27 จะเห็นว่าเหตุผลสำคัญ 8 ประการในการคาดเข็มขัดนิรภัย
เหตุผลสำคัญที่สุด 2 ประการแรก คือ

1. ทำให้เกิดความปลอดภัยมากขึ้นในการขับรถยนต์
2. จะช่วยลดอาการบาดเจ็บซึ่งอาจเกิดขึ้นได้จากอุบัติเหตุรถยนต์

ในการวิเคราะห์เพื่อดูว่าเหตุผลสำคัญที่สุด 2 ประการในการคาดเข็มขัดนิรภัยนั้น
เป็นเหตุผลของผู้ขับรถยนต์ส่วนบุคคลส่วนใหญ่ในภาคนี้ ๆ หรือไม่ ผลปรากฏดังต่อไปนี้

ตาราง 28 ร้อยละของผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลในภูมิภาคต่าง ๆ ที่แสดงเหตุผลของการคาด
เข็มขัดนิรภัย

เหตุผล/ภูมิภาค	ร้อยละของผู้ตอบในภาคนั้น ๆ
1. ทำให้เกิดความปลอดภัยมากขึ้นในการขับรถยนต์	
กรุงเทพฯ และปริมณฑล	69.8
ภาคกลาง	64.3
ภาคเหนือ	58.8
ภาคใต้	72.2
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	59.8
2. ช่วยลดอาการบาดเจ็บซึ่งอาจเกิดขึ้นได้จากอุบัติเหตุรถยนต์	
กรุงเทพฯ และปริมณฑล	71.4
ภาคกลาง	66.6
ภาคเหนือ	60.8
ภาคใต้	65.0
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	54.9

จากตาราง 28 จะเห็นว่าเหตุผลของการคาดเข็มขัดนิรภัยที่ว่า "ทำให้เกิดความ
ปลอดภัยมากขึ้นในการขับรถยนต์" เป็นเหตุผลของผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลส่วนใหญ่ของทุก
ภูมิภาค ในทางตรงกันข้าม เหตุผลที่ว่า "ช่วยลดอาการบาดเจ็บซึ่งอาจเกิดขึ้นได้จาก
อุบัติเหตุรถยนต์" ก็เป็นเหตุผลของผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลส่วนใหญ่ของทุกภูมิภาคเช่นกัน

สรุปผลการทดสอบสมมติฐานที่ 5

จากการวิเคราะห์ข้อมูลปรากฏว่าในสถานการณ์ที่แตกต่างกันผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลคาดเข็มขัดนิรภัยมากน้อยแตกต่างกัน มีบางสถานการณ์ที่คาดเข็มขัดนิรภัยมาก แต่ก็มีบางสถานการณ์ที่คาดเข็มขัดนิรภัยน้อย ความถี่ของการคาดเข็มขัดนิรภัยในแต่ละสถานการณ์จะต่างกันตามภูมิภาคต่าง ๆ มีเหตุผลต่าง ๆ ในการคาดเข็มขัดนิรภัย ในขณะที่เดียวกันก็มีเหตุผลต่าง ๆ ในการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย เหตุผลต่าง ๆ ในการคาดหรือไม่คาดเข็มขัดนิรภัยก็แตกต่างกันในแต่ละภูมิภาค ดังนั้นผลการวิเคราะห์จึงสนับสนุนสมมติฐานที่ 5 ที่ว่า "การคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลขึ้นอยู่กับสถานการณ์และเหตุผลส่วนบุคคล"

การทดสอบสมมติฐานที่ 6

การวิจัยครั้งนี้ตั้งสมมติฐานที่ 6 ว่า "ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลเห็นด้วยกับการมีกฎหมายเกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัย"

จากการวิเคราะห์หาค่าเฉลี่ยของคะแนนความคิดเห็นที่มีต่อกฎหมายเกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัย ผลปรากฏดังตารางต่อไปนี้

ตาราง 29 ค่าเฉลี่ยและความเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนนความคิดเห็นที่มีต่อกฎหมาย
เกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัย

ตัวแปร	N	$\bar{X}$	SD	เห็นด้วยในระดับ
กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด	1,235	4.25	0.85	มาก
เพศ				
ชาย	754	4.21	0.88	มาก
หญิง	481	4.32	0.78	มาก
ประสบการณ์อุบัติเหตุรถยนต์				
เคยประสบอุบัติเหตุ	398	4.28	0.77	มาก
ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ	837	4.23	0.87	มาก
ภูมิภาค				
กรุงเทพฯ และปริมณฑล	189	4.29	0.84	มาก
ภาคกลาง	347	4.19	0.94	มาก
ภาคเหนือ	255	4.31	0.81	มาก
ภาคใต้	180	4.30	0.78	มาก
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	264	4.22	0.79	มาก

จากตาราง 29 จะเห็นว่าค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่างเท่ากับ 4.25 ซึ่งแสดงว่ากลุ่มตัวอย่างเห็นด้วยในระดับมากเกี่ยวกับกฎหมายการใช้เข็มขัดนิรภัย เมื่อพิจารณาจากเพศ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุรถยนต์ และภูมิภาคของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลก็พบว่าไม่ว่าจะเป็นเพศใด เคยเกิดอุบัติเหตุรถยนต์มาแล้วหรือไม่ หรืออยู่ในภูมิภาคใดก็เห็นด้วยเป็นอย่างมากเกี่ยวกับกฎหมายการใช้เข็มขัดนิรภัย

ในการเปรียบเทียบค่าเฉลี่ยความคิดเห็นระหว่างเพศชายกับเพศหญิงระหว่างผู้ที่เคยกับไม่เคยเกิดอุบัติเหตุรถยนต์ว่า แตกต่างกันหรือไม่ ผลปรากฏดังตารางต่อไปนี้

ตาราง 30 เปรียบเทียบความคิดเห็นที่มีต่อกฎหมายการใช้เข็มขัดนิรภัยระหว่างชาย-หญิง และระหว่างผู้ที่เคยกับไม่เคยเกิดอุบัติเหตุรถยนต์

ตัวแปร	N	$\bar{X}$	SD	t	นัยสำคัญที่ระดับ
เพศ					
ชาย	754	4.21	0.88	-2.25	.05
หญิง	481	4.32	0.78		
ประสบการณ์อุบัติเหตุรถยนต์					
เคยประสบอุบัติเหตุ	398	4.28	0.77	0.97	
ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ	837	4.23	0.87		

จากตาราง 30 จะเห็นว่าความคิดเห็นที่มีต่อการใช้กฎหมายการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่เป็นผู้หญิง มีมากกว่าผู้ชายอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ แม้ระดับความคิดเห็นระหว่างชายกับหญิงจะแตกต่างกัน แต่ทั้งชายและหญิงก็มีความคิดเห็นในการให้กฎหมายเกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัยในระดับมาก สำหรับผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุรถยนต์กับผู้ที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถยนต์นั้นความคิดเห็นที่มีต่อกฎหมายเกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัยไม่แตกต่างกัน

ในการวิเคราะห์เพื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นที่มีต่อกฎหมายการใช้เข็มขัดนิรภัยระหว่างผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในภูมิภาคต่าง ๆ ว่าแตกต่างกันหรือไม่ ผลปรากฏดังตารางต่อไปนี้

ตาราง 31 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนของคะแนนความคิดเห็นที่มีต่อกฎหมาย การใช้
เข็มขัดนิรภัยระหว่างผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในภูมิภาคต่าง ๆ

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F
ระหว่างกลุ่ม	4	3.24	0.81	1.13
ภายในกลุ่ม	1,230	881.09	0.72	
รวม	1,234	884.33		

จากตาราง 31 จะเห็นว่าผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานครและปริมณฑล ภาคกลาง ภาคเหนือ ภาคใต้ และภาคตะวันออกเฉียงเหนือ มีความเห็นที่มีต่อกฎหมายการใช้เข็มขัดนิรภัยไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ แสดงว่าผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในทุกภูมิภาค เห็นด้วยเป็นอย่างมากเกี่ยวกับการมีกฎหมายการใช้เข็มขัดนิรภัย

ในการวิเคราะห์ความคิดเห็นเป็นรายข้อ โดยเรียงตามลำดับของค่าเฉลี่ยปรากฏผลดังต่อไปนี้

ตาราง 32 ค่าเฉลี่ยและความเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนนความคิดเห็นที่มีต่อกฎหมายเกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัยเป็นรายข้อ

อันดับที่	ประเด็น	$\bar{X}$	SD
1	การมีกฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่รถยนต์คาดเข็มขัดนิรภัยจะช่วยลดการสูญเสียและป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุได้เป็นอย่างมาก	4.34	0.93
2	ควรจะมีกฎหมายบังคับให้ผู้นั่งข้างหน้าคาดเข็มขัดนิรภัยด้วย	4.30	1.01
3	การมีกฎหมายให้ผู้ขับขี่รถยนต์ทุกประเภทคาดเข็มขัดนิรภัยเป็นสิ่งที่เหมาะสมแล้ว	4.29	1.00
4	ควรจะมีกฎหมายบังคับให้ผู้ขับรถทุกคนคาดเข็มขัดนิรภัย	4.28	1.00
5	กฎหมายเกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัยควรบังคับใช้กับผู้ขับขี่รถยนต์ทุกประเภทไม่ว่าจะเป็นรถเก่าหรือรถใหม่	4.20	1.09
6	รถรับส่งนักเรียนโดยเฉพาะควรจะมีกฎหมายให้มีเข็มขัดนิรภัยสำหรับผู้โดยสารทุกคน	4.17	1.08
7	รถโดยสารที่เดินทางระหว่างจังหวัดควรมีกฎหมายให้มีเข็มขัดนิรภัยสำหรับผู้โดยสารทุกคน	4.16	1.08

จากตาราง 32 จะเห็นว่าในเรื่องของการใช้กฎหมายเกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัย แต่ละประเด็นรวมทั้ง 7 ประเด็นนั้น ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลเห็นด้วยในทุกประเด็น นั่นคือผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลเห็นด้วยในหลักการดังนี้

1. ควรมีกฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่รถยนต์ทุกคน และทุกประเภทคาดเข็มขัดนิรภัย
2. ควรมีกฎหมายบังคับให้ผู้โดยสารที่นั่งข้างหน้าคาดเข็มขัดนิรภัย
3. รถรับส่งนักเรียนโดยเฉพาะควรมีกฎหมายให้มีเข็มขัดนิรภัยสำหรับผู้โดยสาร

ทุกคน

4. รถโดยสารที่เดินทางไกลระหว่างจังหวัดควรมีกฎหมายให้มีเข็มขัดนิรภัยสำหรับผู้โดยสารทุกคน

ในการพิจารณาค่าเฉลี่ยเป็นรายประเด็นที่สำคัญ 4 ประเด็นของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่มีอายุ ระดับการศึกษา สถานภาพการทำงาน และภูมิภาคที่แตกต่างกัน ปรากฏว่าแต่ละกลุ่มย่อยเห็นด้วยในทุกประเด็นของกฎหมายเกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัย (รายละเอียดปรากฏในตาราง 8 ถึงตาราง 11 ของภาคผนวก)

ในการวิเคราะห์ความแปรปรวน (ANOVA) เพื่อเปรียบเทียบว่าผู้ขับขี่รถยนต์ในแต่ละภูมิภาคมีความเห็นที่มีต่อกฎหมายเกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัยแตกต่างกันหรือไม่ ผลการวิเคราะห์ในแต่ละประเด็นทั้ง 7 ประเด็น ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในแต่ละภูมิภาคมีความคิดเห็นไม่แตกต่างกัน (รายละเอียดปรากฏในตาราง 12 ของภาคผนวก)

ในการทดสอบค่าที (t-test) เพื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นที่มีต่อกฎหมายเกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัยระหว่างผู้เคยประสบอุบัติเหตุรถยนต์กับผู้ที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถยนต์ ผลการวิเคราะห์ปรากฏว่าในแต่ละประเด็นทั้ง 7 ประเด็นนั้นความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่เคยและไม่เคยเกิดอุบัติเหตุรถยนต์นั้นไม่แตกต่างกัน (รายละเอียดปรากฏในตาราง 13 ของภาคผนวก)

ถึงแม้จะพบว่าในภาพรวมนั้นผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลส่วนใหญ่เห็นด้วยกับกฎหมายเกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัย เพื่อจะวิเคราะห์ให้ละเอียดลงไปว่าแต่ละประเด็นนั้น มีผู้ไม่เห็นด้วยมากน้อยเพียงใด ผลปรากฏดังตารางต่อไปนี้

ตาราง 33 จำนวนและร้อยละของระดับความคิดเห็นที่มีต่อกฎหมายเกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัย

ประเด็น	ระดับความคิดเห็น				
	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง	ไม่เห็นด้วย เล็กน้อย	ไม่มี ความเห็น	เห็นด้วย เล็กน้อย	เห็นด้วย อย่างยิ่ง
1. การมีกฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่รถยนต์ คาดเข็มขัดนิรภัยจะช่วยลดการ สูญเสียชีวิตและป้องกันการบาดเจ็บ จากอุบัติเหตุได้เป็นอย่างมาก					
จำนวน	35	41	161	295	703
ร้อยละ	2.8	3.3	13.1	23.9	56.9
2. ควรจะมีกฎหมายบังคับให้ผู้หนึ่ง ข้างหน้าคาดเข็มขัดนิรภัยด้วย					
จำนวน	39	41	137	326	692
ร้อยละ	3.2	3.3	11.1	26.4	56.0
3. การมีกฎหมายให้ผู้ขับขี่รถยนต์ ทุกประเภทคาดเข็มขัดนิรภัย เป็นสิ่งที่เหมาะสมแล้ว					
จำนวน	29	38	103	375	690
ร้อยละ	2.3	3.1	8.3	30.4	55.9
4. ควรจะมีกฎหมายบังคับให้ผู้ขับ รถทุกคนคาดเข็มขัดนิรภัย					
จำนวน	51	61	158	284	681
ร้อยละ	4.1	4.9	12.8	23.0	55.2

ตาราง 33 (ต่อ)

ประเด็น	ระดับความคิดเห็น				
	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง	ไม่เห็นด้วย เล็กน้อย	ไม่มี ความเห็น	เห็นด้วย เล็กน้อย	เห็นด้วย อย่างยิ่ง
5. กฎหมายเกี่ยวกับเข้มข้มวินัย ควรบังคับใช้กับรถยนต์ทุกชนิด ทุกประเภทไม่ว่าจะเป็นรถเก่า หรือรถใหม่					
จำนวน	43	31	144	314	703
ร้อยละ	3.5	2.5	11.7	25.4	56.9
6. รถรับส่งนักเรียนโดยเฉพาะ ควรมีกฎหมายให้มีเข้มข้ม วินัยสำหรับผู้โดยสารทุกคน					
จำนวน	51	59	154	330	641
ร้อยละ	4.1	4.8	12.5	26.7	51.9
7. รถโดยสารที่เดินทางระหว่าง จังหวัดควรมีกฎหมายให้มี เข้มข้มวินัยสำหรับผู้โดยสาร ทุกคน					
จำนวน	49	55	179	320	632
ร้อยละ	3.9	4.5	14.5	25.9	51.2

จากตาราง 33 จะเห็นว่าในแต่ละประเด็นทั้ง 7 ประเด็นนั้นมีผู้ที่ไม่เห็นด้วยอยู่บ้าง โดยที่มีผู้ไม่เห็นด้วยในประเด็นที่ 1, 2, 3, 4, 5, 6, และ 7 ร้อยละ 6.1, 6.5, 5.4, 9.0, 6.0, 8.9 และ 8.4 ตามลำดับ ประเด็นที่มีผู้ไม่เห็นด้วยมากที่สุด 4 ประเด็นแรก คือ

1. ควรมีความหมายบังคับให้ผู้ขับรถทุกคนคาดเข็มขัดนิรภัย (ร้อยละ 9.0)
2. รถรับส่งนักเรียนโดยเฉพาะควรจะมีกฎหมายให้มีเข็มขัดนิรภัยสำหรับผู้โดยสารทุกคน (ร้อยละ 8.9)
3. รถโดยสารที่เดินทางระหว่างจังหวัดควรจะมีกฎหมายให้มีเข็มขัดนิรภัยสำหรับผู้โดยสารทุกคน (ร้อยละ 8.4)
4. ควรจะมีความหมายบังคับให้ผู้นั่งข้างหน้าคาดเข็มขัดนิรภัย (ร้อยละ 6.5)

เมื่อวิเคราะห์ให้ละเอียดลงไปว่าผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลในแต่ละภูมิภาคนั้นไม่เห็นด้วยกับกฎหมายเกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัยมากน้อยเพียงใด ผลปรากฏดังตารางต่อไปนี้

ตาราง 34 ร้อยละของผู้ไม่เห็นด้วยกับกฎหมายเกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัย จำแนกตามภูมิภาค

ประเด็น	กทม.	กลาง	เหนือ	ใต้	อีสาน
1. การมีกฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่รถทุกคน คาดเข็มขัดนิรภัย					
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	4.2	3.7	2.0	1.1	2.7
ไม่เห็นด้วยเล็กน้อย	2.6	3.5	4.3	2.8	3.0
รวม	6.8	7.2	6.3	3.9	5.7
2. การมีกฎหมายให้ผู้ขับขี่รถยนต์ทุกประเภทคาดเข็มขัด นิรภัยเป็นสิ่งที่เหมาะสมแล้ว					
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	4.2	4.3	2.0	2.2	2.7
ไม่เห็นด้วยเล็กน้อย	3.2	3.5	2.7	3.3	3.8
รวม	7.4	7.8	4.7	5.5	6.5
3. การมีกฎหมายบังคับให้ผู้ขับขี่รถยนต์คาดเข็มขัดนิรภัย จะช่วยลดการสูญเสียชีวิตและป้องกันการบาดเจ็บ จากอุบัติเหตุได้เป็นอย่างมาก					
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	3.2	3.2	1.2	1.7	2.3
ไม่เห็นด้วยเล็กน้อย	2.6	2.3	3.5	3.3	3.8
รวม	5.8	5.5	4.7	5.0	6.1
4. กฎหมายเกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัยควรบังคับใช้กับ ผู้ขับขี่รถยนต์ทุกชนิดทุกประเภท ไม่ว่าจะเป็นรถเก่า หรือรถใหม่					
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	4.8	6.1	2.7	2.2	3.8
ไม่เห็นด้วยเล็กน้อย	4.8	4.0	5.5	4.4	6.1
รวม	9.6	10.1	8.2	6.6	9.9

ตาราง 34 (ต่อ)

ประเด็น	กทม.	กลาง	เหนือ	ใต้	อีสาน
5. ควรจะมีกฎหมายบังคับให้ผู้นั่งข้างหน้าคาดเข็มขัดนิรภัยด้วย					
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	3.7	4.9	2.4	2.8	3.0
ไม่เห็นด้วยเล็กน้อย	1.1	3.2	2.0	1.7	3.8
รวม	4.8	8.1	4.4	4.5	6.8
6. รถรับส่งนักเรียนโดยเฉพาะควรจะมี กฎหมายให้มีเข็มขัดนิรภัยสำหรับผู้โดยสารทุกคน					
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	3.2	6.1	4.7	3.3	2.3
ไม่เห็นด้วยเล็กน้อย	2.6	4.0	5.9	6.1	5.3
รวม	5.8	10.1	10.6	9.4	7.6
7. รถโดยสารที่เดินทางระหว่างจังหวัดควรจะมีกฎหมายให้มีเข็มขัดนิรภัยสำหรับผู้โดยสารทุกคน					
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	2.6	5.5	3.9	2.8	3.8
ไม่เห็นด้วยเล็กน้อย	3.7	4.9	4.3	6.1	3.4
รวม	6.3	10.4	8.2	8.9	7.2

จากตาราง 34 จะเห็นว่าในแต่ละภูมิภาคนั้นมีผู้ไม่เห็นด้วยบ้างในแต่ละประเด็นทั้ง 7 ประเด็น โดยที่บางภูมิภาคไม่เห็นด้วยในบางประเด็นสูงสุดถึงร้อยละ 10.6 แต่หากพิจารณาเฉพาะการไม่เห็นด้วยอย่างย้งนั้นปรากฏว่า บางภูมิภาคมีผู้ไม่เห็นด้วยในบางประเด็นสูงสุดเพียงร้อยละ 6.1 ร้อยละของการไม่เห็นด้วยนั้นแตกต่างกันไปในแต่ละภูมิภาคและในแต่ละประเด็น เป็นที่น่าสนใจระหว่างผู้ขับขี่รถยนต์ในภูมิภาคต่าง ๆ นั้น ภาคกลางไม่เห็นด้วยสูงสุด 5 ประเด็น จาก 7 ประเด็น และภาคเหนือไม่เห็นด้วยต่ำสุด 3 ประเด็น จาก 7 ประเด็น

สรุปผลการทดสอบสมมติฐานที่ 6

จากการวิเคราะห์ข้อมูลปรากฏว่าผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลไม่ว่าจะแตกต่างกันในเรื่อง เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพในการทำงาน ภูมิภาค และประสบการณ์อุบัติเหตุรถยนต์ ต่างก็เห็นด้วยกับกฎหมายเกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัย และความคิดเห็นระหว่างกลุ่มต่าง ๆ ไม่แตกต่างกัน แม้ว่าในภาพรวมแล้วส่วนใหญ่จะเห็นด้วยกับการมีกฎหมายเกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัย แต่ก็มีผู้ไม่เห็นด้วยอยู่บ้างในทุกประเด็น แต่มีเป็นส่วนน้อยและก็มีในทุกภูมิภาค ดังนั้น ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจึงสนับสนุนสมมติฐานที่ว่า "ผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลเห็นด้วยกับการมีกฎหมายเกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัย"



บทที่ 5

สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

ในบทนี้จะเสนอสรุปความเป็นมาของการวิจัย อภิปรายผลการวิจัย และข้อเสนอแนะดังต่อไปนี้

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

วัตถุประสงค์ที่สำคัญของการวิจัยนี้มีดังต่อไปนี้

1. เพื่อศึกษาความเชื่อและทัศนคติของผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลที่มีต่อคุณค่าของ เข็มขัดนิรภัย
2. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคล
3. เพื่อศึกษาการยอมรับเกี่ยวกับกฎ ระเบียบของการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคล

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ โดยมีสาระโดยสรุปของวิธีดำเนินการวิจัยดังต่อไปนี้

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรในการวิจัยนี้ได้แก่ ผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลในทุกภูมิภาคของประเทศซึ่งขับรถยนต์เป็นประจำ และภายในรถที่ขับมีเข็มขัดนิรภัยติดอยู่ด้วย การเลือกกลุ่มตัวอย่างมี 2 ขั้นตอน คือ การเลือกจังหวัดและการเลือกบุคคล การเลือกจังหวัดนั้น เป็นการเลือกแบบเจาะจงให้มีตัวแทนในทุกภูมิภาคของประเทศ โดยเลือกได้ 15 จังหวัดดังนี้ คือ กรุงเทพมหานคร สมุทรปราการ ราชบุรี นครปฐม พระนครศรีอยุธยา ฉะเชิงเทรา นครสวรรค์ อุตรดิตถ์ เชียงใหม่ ภูเก็ต นครศรีธรรมราช สงขลา นครราชสีมา อุตรดิตถ์ และสกลนคร การเลือกบุคคลเป็นตัวอย่างเลือกโดยการสุ่มในแต่ละจังหวัด ได้กลุ่มตัวอย่าง 1,235 คน เป็นชาย 754 คน และหญิง 481 คน กลุ่มตัวอย่างมีความหลากหลาย และแตกต่างกันในด้านอายุ ภูมิลำเนา สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา สถานภาพในการประกอบอาชีพ ระยะเวลาในการขับรถยนต์ และประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุรถยนต์

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

เครื่องมือสำคัญที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล ได้แก่ แบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นเอง โดยอาศัยแนวคิดของบุคคลต่าง ๆ เช่น บอทเนอร์ (Bortner. 1966) ฟานเนอร์ และเฮน (Fhaner and Hane. 1973, 1974, 1979) เป็นต้น แบบสอบถามมี 5 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 เป็นแบบสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับผู้ตอบแบบสอบถาม มี 13 ข้อ แบบสอบถามตอนนี้เป็นแบบเลือกตอบ

ตอนที่ 2 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับบุคลิกภาพของผู้ตอบแบบสอบถาม มี 2 ส่วน ส่วนแรกเป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับการเชื่ออำนาจภายในตน และภายนอกตน จำนวน 12 ข้อ แบบสอบถามตอนนี้เป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า 6 ระดับ ส่วนที่สองเป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับบุคลิกภาพแบบ A และแบบ B จำนวน 7 ข้อ แบบสอบถามตอนนี้เป็นแบบจำแนกความหมายของคำ (Semantic differential)

ตอนที่ 3 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับทัศนคติ ความเชื่อ และการยอมรับ กฎ ระเบียบเกี่ยวกับการใช้เข็มฉีดยา จำนวน 48 ข้อ เป็นการวัดทัศนคติ 6 ข้อ วัดความเชื่อในด้านต่าง ๆ 5 ด้าน คือ ด้านประโยชน์ 8 ข้อ ความวิตกกังวล 7 ข้อ ความไม่สบาย 7 ข้อ ความไม่สะดวก 7 ข้อ ความเสี่ยง 6 ข้อ เป็นการวัดการยอมรับในกฎ ระเบียบ เกี่ยวกับการใช้เข็มฉีดยา 7 ข้อ แบบสอบถามตอนนี้เป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ

ตอนที่ 4 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้เข็มฉีดยา โดยกำหนดสถานการณ์ไว้ 23 สถานการณ์ แล้วถามว่าในแต่ละสถานการณ์นั้น ผู้ตอบคาดเข็มฉีดยาบ่อยครั้งเพียงใด คำตอบเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า 5 ระดับ

ตอนที่ 5 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับเหตุผลในการใช้และไม่ใช้เข็มฉีดยา แบบสอบถามตอนนี้เป็นแบบกึ่งโครงสร้าง มีทั้งให้เลือกตอบและเติมคำ

ความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม

ได้นำแบบสอบถามไปทดลองใช้กับผู้ขับขี่ยานยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรุงเทพมหานคร และนนทบุรี ที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 88 คน ได้ค่าสัมประสิทธิ์ความเชื่อมั่นแบบอัลฟา (Alpha Coefficient) ดังนี้

แบบวัดการเชื่ออำนาจภายใน - ภายนอกตน เท่ากับ 0.85

แบบวัดบุคลิกภาพแบบ A และแบบ B เท่ากับ 0.67

แบบวัดทัศนคติ ความเชื่อ และกฎระเบียบ เท่ากับ 0.89

แบบวัดพฤติกรรมการใช้เข็มฉีดยา เท่ากับ 0.98

การเก็บรวบรวมข้อมูล

นักวิจัย และนักวิจัยผู้ช่วยเป็นผู้เก็บรวบรวมข้อมูลเอง

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

สถิติที่ใช้ในการทดสอบสมมติฐาน ได้แก่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน ไค - สแควร์ (Chi - Square) สัมประสิทธิ์ของความสอดคล้อง (Coefficient of concordance) การทดสอบค่าที (t - test) การวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (one - way ANOVA) การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ (Multiple regression analysis) และการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแต่ละขั้นตอน (Step - wise multiple regression analysis)

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลที่สำคัญมีดังนี้

1. กลุ่มตัวอย่างเคยประสบอุบัติเหตุรถยนต์มาแล้ว ร้อยละ 32.2
2. กลุ่มตัวอย่างมีของศักดิ์สิทธิ์ภายในรถยนต์ ร้อยละ 86.5
3. แหล่งข้อมูลเกี่ยวกับเข็มฉีดยานั้น กลุ่มตัวอย่างได้รับจากโทรทัศน์มากที่สุด คือ ร้อยละ 46.3 รองลงไปคือ วิทยุ (ร้อยละ 14.7) หนังสือพิมพ์ (ร้อยละ 12.5) บริษัทขายรถยนต์ (ร้อยละ 8.8) และจากเพื่อน (ร้อยละ 8.6)
4. ความเชื่อที่มีต่อเข็มฉีดยานั้นปรากฏว่า กลุ่มตัวอย่างเชื่อว่าเข็มฉีดยามีประโยชน์มาก ($x = 4.02$) มีความวิตกกังวลเกี่ยวกับอุบัติเหตุรถยนต์บ้าง ($x = 3.82$) มีความเสี่ยงในการขับรถเล็กน้อย ($x = 3.76$) ค่อนข้างไม่เห็นด้วยว่า การคาดเข็มฉีดยาจะทำให้เกิดความไม่สบาย หรือความไม่สะดวกในการขับรถ ($x = 2.66$ และ 2.72 ตามลำดับ)

ความเชื่อที่มีต่อเข็มฉีดยาทั้ง 5 ด้านนี้ ผู้ชายและผู้หญิงมีความเชื่อไม่แตกต่างกัน และผู้ขับขี่รถยนต์ในแต่ละภูมิภาคก็มีความเชื่อในแต่ละด้านไม่แตกต่างกัน ยกเว้นความเชื่อในด้านความไม่สะดวก โดยที่ผู้ขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพฯ และปริมณฑลเชื่อว่าจะมีความ

ไม่สะดวกมากกว่าผู้ขับขีรถยนต์ในภาคกลาง สำหรับผู้ที่ขับขีรถยนต์มานานแตกต่างกันก็มีความเชื่อในแต่ละด้านไม่แตกต่างกัน

5. ความเชื่อในด้านประโยชน์ (effect) ของเข็มขัดนิรภัยนั้น กลุ่มตัวอย่างเห็นด้วยอย่างยิ่งในประเด็นต่อไปนี้

- 5.1 จะช่วยลดความรุนแรงเมื่อเกิดอุบัติเหตุได้
- 5.2 จะช่วยป้องกันมิให้กระเด็นออกนอกตัวรถเมื่อเกิดอุบัติเหตุ
- 5.3 สามารถป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุได้เป็นที่น่าพอใจ
- 5.4 จะช่วยยึดร่างกายมิให้เสียการทรงตัวขณะขับรถยนต์ทางโค้ง

6. ผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลมีทัศนคติที่ดีมากต่อเข็มขัดนิรภัยไม่ว่ากลุ่มตัวอย่างจะเป็นเพศใด มีภูมิลำเนาในภาคใด มีประสบการณ์ในการขับรถยนต์มานานน้อยแตกต่างกันอย่างไรก็ตาม ต่างก็มีทัศนคติที่ดีมากต่อเข็มขัดนิรภัย

7. ทัศนคติที่มีต่อเข็มขัดนิรภัย ระหว่างผู้ขับขีรถยนต์ชายกับหญิง และผู้ขับขีรถยนต์ระหว่างภูมิภาคต่าง ๆ ไม่แตกต่างกัน

8. มีผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลร้อยละ 25 ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยเลย มีร้อยละ 75 ที่คาดเข็มขัดนิรภัย แต่มีเพียงร้อยละ 27.5 เท่านั้น ที่คาดเข็มขัดนิรภัยเป็นประจำ หรือเกือบจะเป็นประจำ

9. มีผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลเพียงร้อยละ 27.5 ที่คาดเข็มขัดนิรภัยเป็นประจำ หรือเกือบจะเป็นประจำ ผู้ที่คาดเข็มขัดนิรภัยเป็นประจำ หรือเกือบจะเป็นประจำร้อยละ 27.5 หรือมากกว่า ได้แก่ กลุ่มตัวอย่างที่มีลักษณะดังนี้

- 9.1 เพศชาย
- 9.2 มีภูมิลำเนาในกรุงเทพมหานคร และปริมณฑล ภาคกลาง และภาคเหนือ
- 9.3 มีอายุระหว่าง 20 - 29 ปี
- 9.4 มีการศึกษาระดับปริญญาตรี หรือสูงกว่า
- 9.5 ประกอบอาชีพเป็นลูกจ้างเอกชน หรือประกอบอาชีพอิสระ
- 9.6 ขับรถมาแล้วเป็นเวลา 3 - 5 ปี หรือมากกว่า 12 ปี
- 9.7 เป็นผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุรถยนต์มาก่อน

10. ตัวแปร 16 ตัว ในปัจจัยด้านชีวสังคม บุคลิกภาพ ประสบการณ์เกี่ยวกับการขับรถยนต์ ความเชื่อ ทัศนคติ และการยอมรับในกฎ ระเบียบ เกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัย

สามารถทำนายการคาดเข็มขัดนิรภัยได้ร้อยละ 25.30 ตัวแปรทั้ง 16 ตัวนี้ สามารถทำนายการคาดเข็มขัดนิรภัยได้สูงสุดในภาคเหนือ (ทำนายได้ ร้อยละ 34.46) และทำนายการคาดเข็มขัดนิรภัยได้ต่ำสุดในภาคใต้ (ทำนายได้ ร้อยละ 25.70)

11. ตัวแปรที่เป็นตัวพยากรณ์ที่ดีที่สุด ในการทำนายการคาดเข็มขัดนิรภัยที่สามารถทำนายได้ในกลุ่มรวม และในหลายภูมิภาคได้แก่ ความเชื่อในด้านความไม่สบายของการคาดเข็มขัดนิรภัย ความเชื่อในด้านความไม่สะดวกในการคาดเข็มขัดนิรภัย ทศนคติที่มีต่อเข็มขัดนิรภัยและการยอมรับในกฎ ระเบียบเกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัย

12. ตัวพยากรณ์ที่ดีที่สุดเพียง 3 ตัว สามารถทำนายการคาดเข็มขัดนิรภัยได้ ร้อยละ 30.91 ในภาคเหนือ

13. สถานการณ์ต่อไปนี ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลจะใช้เข็มขัดนิรภัยมาก โดยเรียงลำดับจากมากมาน้อย คือ

- 13.1 ขับรถทางไกล และใช้ความเร็วสูง
- 13.2 ขับรถเมื่อฝนตกถนนลื่น
- 13.3 ขับรถโดยเร่งรีบ
- 13.4 ขับรถทางไกลแต่ใช้ความเร็วไม่สูง
- 13.5 ขับรถนอกเมือง
- 13.6 ขับรถไปเที่ยว
- 13.7 ขับรถบนถนน หรือบนทางที่ไม่คุ้นเคย
- 13.8 ขับรถโดยมีสมาชิกในครอบครัวนั่งไปด้วย

จากสถานการณ์ที่คาดเข็มขัดนิรภัยมากที่สุด 8 สถานการณ์นี้ มีผู้คาดเข็มขัดนิรภัยเป็นประจำ หรือเกือบจะเป็นประจำร้อยละ 55.4 ในขณะที่เดียวกันก็มีผู้ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยในสถานการณ์เหล่านี้ถึงร้อยละ 22.7

อันดับที่ของการคาดเข็มขัดนิรภัยมากที่สุด ในสถานการณ์ทั้ง 8 นี้ ของผู้ขับขี่รถยนต์ในแต่ละภูมิภาคสอดคล้องกัน และสถานการณ์ที่คาดเข็มขัดนิรภัยมากเป็นอันดับที่ 1 ของทุกภูมิภาค คือ การขับรถทางไกลและใช้ความเร็วสูง

ในสถานการณ์ที่คาดเข็มขัดนิรภัยมากที่สุด โดยมากแล้วความถี่ในการคาดจะแตกต่างกันระหว่างภูมิภาค

14. สถานการณ์ต่อไปนี้ ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลจะใช้เข็มขัดนิรภัยน้อย โดยเรียงลำดับจากน้อยมาหามาก คือ

- 14.1 ขับรถไปสถานที่ไกล ๆ
- 14.2 ขับรถในเมือง
- 14.3 ขับรถโดยไม่เร่งรีบ
- 14.4 ขับรถบนถนนที่คุ้นเคย
- 14.5 ขับรถในเขตที่จราจรหนาแน่น
- 15.6 ขับรถไปทำงาน
- 15.7 ขับรถขณะอารมณ์ดี

จากสถานการณ์ที่คาดเข็มขัดนิรภัยน้อยทั้ง 7 สถานการณ์นี้ มีผู้คาดเข็มขัดนิรภัยเป็นประจำ หรือเกือบจะเป็นประจำเพียงร้อยละ 28.1 มีผู้ที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยเลยถึงร้อยละ 38.2

อันดับที่ของการคาดเข็มขัดนิรภัยน้อยที่สุด ในสถานการณ์ทั้ง 7 นี้ของผู้ขับขี่รถยนต์ในแต่ละภูมิภาคสอดคล้องกัน

15. ผู้คาดเข็มขัดนิรภัย หรือไม่คาดต่างก็มีเหตุผลของตนเอง เหตุผลสำคัญในการไม่คาดเข็มขัดนิรภัยก็คือ

- 15.1 ไม่เคยชิน
- 15.2 ขี้เกียจคาด
- 15.3 ขับรถใกล้ ๆ การจราจรไม่คับคั่ง และรู้จักเส้นทางดี

เหตุผลสำคัญในการคาดเข็มขัดนิรภัยคือ

- 15.1 ทำให้เกิดความปลอดภัยมากขึ้นในการขับขี่รถยนต์
- 15.2 จะช่วยลดอาการบาดเจ็บ ซึ่งอาจเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุรถยนต์
- 15.3 ช่วยป้องกันมิให้ศีรษะกระแทกกับกระจกเวลารถชนกัน
- 15.4 ช่วยทำให้ร่างกายไม่กระเด็นออกนอกตัวรถเมื่อเกิดอุบัติเหตุ

16. ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในกลุ่มต่าง ๆ แม้ว่าจะแตกต่างกันในเรื่องเพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพในการทำงาน ภูมิภาค และประสบการณ์อุบัติเหตุรถยนต์ ต่างก็เห็นด้วยกับกฎหมายเกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัย ทั้งในภาพรวม หรือในแต่ละประเด็น และความคิดเห็นระหว่างกลุ่มต่าง ๆ ไม่แตกต่างกัน

17. ในแต่ละประเด็นทั้ง 7 ประเด็น เกี่ยวกับกฎหมายการใช้เข็มขัดนิรภัยนั้น มีผู้เห็นด้วยระหว่าง ร้อยละ 77.1 ถึงร้อยละ 86.3

18. แม้ว่าในภาพรวมนั้นผู้ขับขีรถยนต์ส่วนใหญ่จะเห็นด้วยกับการมีกฎหมายเกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัย แต่ก็มีผู้ไม่เห็นด้วยบ้างในทุกประเด็น แต่มีเป็นส่วนน้อย และมีในทุกภูมิภาค

ผลการทดสอบสมมติฐาน

ในการวิจัยนี้ตั้งวัตถุประสงค์ของการวิจัยไว้ 3 ประการ แต่ละวัตถุประสงค์ก็มี สมมติฐานผลการทดสอบสมมติฐานสรุปได้ดังนี้

วัตถุประสงค์ที่ 1 เพื่อศึกษาความเชื่อและทัศนคติของผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลที่มีต่อ คุณค่าของเข็มขัดนิรภัย

สมมติฐานที่ 1 : ผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลมีความเชื่อว่าเข็มขัดนิรภัย สามารถป้องกัน หรือลดอุบัติเหตุรถยนต์ได้

ผล : ผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคล เชื่อเป็นอย่างยิ่งว่าเข็มขัดนิรภัย มีประโยชน์ (effect) ในการป้องกัน หรือลดอุบัติเหตุรถยนต์ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจึงสนับสนุน สมมติฐานนี้

สมมติฐานที่ 2 : ผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลมีทัศนคติที่ดีต่อการใช้เข็มขัดนิรภัย

ผล : ผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลไม่ว่าจะเป็นเพศใด อยู่ในภูมิภาคใด และขับรถมาแล้ว เป็นเวลานานน้อยอย่างไรก็ตาม ต่างก็มีทัศนคติที่ดีมากต่อการใช้เข็มขัดนิรภัย ผลการวิเคราะห์ ข้อมูล จึงสนับสนุนสมมติฐานนี้

วัตถุประสงค์ที่ 2 เพื่อศึกษาพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคล

สมมติฐานที่ 3 : ผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลที่คาดเข็มขัดนิรภัยมีจำนวนมากกว่าผู้ที่ไม่ได้คาด

ผล : ผู้ขับขีรถยนต์ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยร้อยละ 25 ไม่ว่าผู้ขับขีรถยนต์จะแตกต่างกัน ในเรื่องเพศ ภูมิภาค อาชีพ ระดับการศึกษา อาชีพ ประสบการณ์ในการขับขีรถยนต์ และประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุรถยนต์ ต่างก็คาดเข็มขัดนิรภัยมากกว่าผู้ที่ไม่ได้คาด ผลการ วิเคราะห์ข้อมูลจึงสนับสนุนสมมติฐานนี้

สมมติฐานที่ 4 : ปัจจัยด้านชีวสังคม บุคลิกภาพ ประสบการณ์เกี่ยวกับการขับรถยนต์ ความเชื่อ ทศนคติ และการยอมรับในกฎ ระเบียบ สามารถทำนายพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลได้

ผล : ตัวแปรทั้ง 16 ตัว สามารถทำนายการคาดเข็มขัดนิรภัยได้ ร้อยละ 25.30 และสามารถทำนายได้ในทุกภูมิภาค มีตัวแปรบางตัวที่เป็นตัวพยากรณ์ที่ดีที่สุดของเกือบทุกภูมิภาค ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจึงสนับสนุนสมมติฐานนี้

สมมติฐานที่ 5 : การคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลขึ้นอยู่กับสถานการณ์ และเหตุผลส่วนบุคคล

ผล : ในสถานการณ์ที่แตกต่างกันผู้ขับขีรถยนต์ จะคาดเข็มขัดนิรภัยมากน้อย แตกต่างกัน มีบางสถานการณ์ที่คาดเข็มขัดนิรภัยมาก แต่ก็มีบางสถานการณ์ที่คาดเข็มขัดนิรภัยน้อย ผู้ที่คาดเข็มขัดนิรภัย หรือผู้ที่ไม่คาดต่างก็มีเหตุผลของตนเองในการคาด หรือไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจึงสนับสนุนสมมติฐานนี้

วัตถุประสงค์ที่ 3 เพื่อศึกษาการยอมรับเกี่ยวกับกฎ ระเบียบ ของการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคล

สมมติฐานที่ 6 : ผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลเห็นด้วยกับการให้มีกฎหมาย เกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัย

ผล : ผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลเห็นด้วยกับการมีกฎหมาย เกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัย ระหว่างร้อยละ 77.1 ถึงร้อยละ 86.3 แม้คนส่วนใหญ่จะเห็นด้วยกับการมีกฎหมาย การใช้เข็มขัดนิรภัย แต่ก็มีคนส่วนน้อยที่ไม่เห็นด้วย และก็มีในทุกภูมิภาค ผลการวิเคราะห์ข้อมูลจึงสนับสนุนสมมติฐานนี้

การอภิปรายผล

การอภิปรายผลในการวิจัยนี้จะอภิปรายใน 2 ลักษณะคือ อภิปรายตามความสอดคล้องของผลการวิจัยกับกรอบความคิดการวิจัย และอภิปรายตามจุดมุ่งหมายของการวิจัยซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

ความสอดคล้องของผลการวิจัยกับกรอบความคิดการวิจัย

ผลการวิจัยครั้งนี้แสดงให้เห็นว่า ปัจจัยและตัวแปรต่าง ๆ ที่นักศึกษานั้นส่วนใหญ่ สอดคล้องกับกรอบความคิดการวิจัย โดยที่ตัวแปรในปัจจัยชีวสังคม ความเชื่อ ทศนคติ การยอมรับในกฎระเบียบสามารถทำนายพฤติกรรมการใช้เข็มฉีดยา ในขณะเดียวกันการใช้เข็มฉีดยา นั้นส่วนหนึ่งขึ้นอยู่กับสถานการณ์ จึงเห็นได้ว่า

ผลการวิจัยในภาพรวมนั้นสอดคล้องกับการวิจัยของมอร์แกน (Morgan. 1967) แมนไฮเมอร์และคณะ (Manheimer and others. 1966) ผลการวิจัยในอังกฤษ ฟินแลนด์ สวีเดน และสหรัฐอเมริกา (Phaner and Hane. 1973 : 27 - 43) ผลการวิจัยของ ฟานเนอร์และเฮน (Phaner and Hane. 1973 : 267 - 285 ; 1974 : 472 - 482 ; 1979 : 205 - 212)

เป็นที่น่าสังเกตว่าผลการวิจัยบางส่วนไม่สอดคล้องกับกรอบความคิดในการวิจัย เช่น ประสพการณ์ในการขับรถยนต์ บุคลิกภาพของผู้ขับรถยนต์ไม่ว่าบุคลิกภาพแบบ A หรือ แบบ B การเชื่ออำนาจภายใน-ภายนอกคน ต่างก็ไม่ใช่ตัวทำนายที่ดีของการใช้เข็มฉีดยา ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะว่าคนไทยโดยทั่วไปนั้นบุคลิกภาพอาจแตกต่างกันในสถานการณ์ต่าง ๆ แต่เมื่อนั่งหลังพวงมาลัยในขณะขับรถยนต์แล้วบุคลิกภาพหรือนิสัยของคนทั้งหลายจะคล้าย ๆ กัน หรือ มีความแตกต่างกันไม่มากนัก

อย่างไรก็ตามแม้ผลการวิจัยนี้จะไม่สอดคล้องกับกรอบความคิดในการวิจัยทั้งหมด แต่ตัวแปรในปัจจัยต่าง ๆ ได้แก่ ความเชื่อในด้านความไม่สบายเมื่อคาดเข็มฉีดยา ทศนคติ ที่มีต่อเข็มฉีดยา ความเชื่อในด้านความไม่สะดวกในการคาดเข็มฉีดยา การยอมรับในกฎระเบียบเกี่ยวกับการใช้เข็มฉีดยา เพศ ระดับการศึกษา อาชีพ อายุ สถานภาพสมรส และประสพการณ์การเกิดอุบัติเหตุรถยนต์ ต่างก็เป็นตัวพยากรณ์ที่ดีที่สามารถทำนายพฤติกรรม การใช้เข็มฉีดยาได้ (ดูรายละเอียดในตาราง 17) ซึ่งแสดงให้เห็นว่าผลการวิจัยส่วนใหญ่ สอดคล้องกับกรอบความคิดของการวิจัย

แม้ว่าผลการวิจัยจะไม่สอดคล้องกับกรอบความคิดในการวิจัยทั้งหมด แต่ผลการวิจัย ก็สอดคล้องกับผลการวิจัยในต่างประเทศบางเรื่อง เช่นตัวแปรประสพการณ์ในการขับรถยนต์ สอดคล้องกับผลการวิจัยของแมนไฮเมอร์และเมลลิงเจอร์ (Manheimer and Mellinger. 1964 : 3 - 9) ตัวแปรด้านบุคลิกภาพสอดคล้องกับผลการวิจัยของโรดอฟและเคนเนล (Rodolf and Kenel. 1969) เป็นต้น

การอภิปรายผลตามจุดมุ่งหมายของการวิจัย

การอภิปรายผลตามจุดมุ่งหมายของการวิจัยจะอภิปรายในแต่ละจุดมุ่งหมายดังนี้

1. จุดมุ่งหมายประการแรกของการวิจัยนี้ เพื่อศึกษาความเชื่อและทัศนคติของผู้ขับขี่ยรถยนต์ส่วนบุคคลที่มีต่อคุณค่าของเข็มขัดนิรภัย ในจุดมุ่งหมายประการแรกมีสมมติฐานสองประการ สมมติฐานประการแรกคือผู้ขับขี่ยรถยนต์ส่วนบุคคลมีความเชื่อว่า เข็มขัดนิรภัยสามารถป้องกันหรือลดอุบัติเหตุรถยนต์ได้ และสมมติฐานประการที่สองคือผู้ขับขี่ยรถยนต์ส่วนบุคคลมีทัศนคติที่ดีต่อการใช้เข็มขัดนิรภัย

ผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลแสดงให้เห็นว่าผู้ขับขี่ยรถยนต์มีความเชื่อในด้านประโยชน์ของเข็มขัดนิรภัย เชื่อว่าเข็มขัดนิรภัยมีประโยชน์ไม่ว่าผู้ขับขี่ยรถยนต์จะเป็นหญิงหรือชาย อยู่ในภูมิภาคใดของประเทศ มีประสบการณ์ในการขับรถยนต์มาแล้วมากน้อยต่างกัน อย่างไรก็ตาม ต่างก็มีความเชื่อว่าเข็มขัดนิรภัยมีประโยชน์ (รายละเอียดจากตาราง 5, 6 และ 7) ในทำนองเดียวกันผลการวิเคราะห์ข้อมูลก็แสดงว่าผู้ขับขี่ยรถยนต์ส่วนบุคคลมีทัศนคติที่ดีต่อเข็มขัดนิรภัย ไม่ว่าผู้ขับขี่ยรถยนต์นั้นจะเป็นหญิงหรือชาย อยู่ในภูมิภาคใดของประเทศหรือมีประสบการณ์ในการขับรถยนต์มาแล้วมากน้อยต่างกันอย่างไรก็ตาม ต่างก็มีทัศนคติที่ดีต่อเข็มขัดนิรภัย (รายละเอียดจากตาราง 8, 9 และ 10) ผลการวิเคราะห์ข้อมูลสนับสนุนสมมติฐานที่ตั้งไว้ และสอดคล้องกับผลการวิจัยของฟานเนอร์และเฮน (Fhaner and Hane. 1974, 1975)

เป็นที่น่าสังเกตว่าการที่บุคคลมีความเชื่อว่าเข็มขัดนิรภัยมีประโยชน์และมีทัศนคติที่ดีต่อเข็มขัดนิรภัยนั้น บุคคลนั้นไม่จำเป็นต้องคาดเข็มขัดนิรภัยเสมอไป โดยส่วนใหญ่แล้วบุคคลที่ใช้และไม่ใช้เข็มขัดนิรภัยต่างก็มีความเชื่อว่าเข็มขัดนิรภัยมีประโยชน์และมีทัศนคติที่ดีต่อเข็มขัดนิรภัย แต่ผู้ใช้เข็มขัดนิรภัยนั้นมีความเชื่อและทัศนคติที่ดีมากกว่าเท่านั้น (Fhaner and Hane. 1974 : 472)

ความเชื่อเกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัยนั้นเป็นความเชื่อทั้ง 3 ประเภท (Fishbein and Ajzen. 1975 : 131) คือความเชื่อเชิงบรรยาย เป็นความเชื่อว่าเข็มขัดนิรภัยมีประโยชน์เพราะบุคคลเห็นเองหรือประสบกับตนเอง ความเชื่อเชิงอ้างอิงเป็นความเชื่อว่าเข็มขัดนิรภัยมีประโยชน์เพราะบุคคลมีเหตุผลที่จะเชื่อเช่นนั้น ความเชื่อเชิงข้อมูลเป็นความเชื่อว่าเข็มขัดนิรภัยมีประโยชน์เพราะบุคคลได้รับข่าวสารข้อมูลจากแหล่งต่าง ๆ เกี่ยวกับประโยชน์

ของเข็มขัดนิรภัย ในตนเองเดียวกันทัศนคติที่มีต่อเข็มขัดนิรภัยนั้นก็เป็นทัศนคติที่เกี่ยวกับ 3 องค์ประกอบ (Schermerhon, Hunt and Osborn. 1988 : 80 - 81) คือองค์ประกอบทางปัญญา องค์ประกอบทางอารมณ์ความรู้สึกและองค์ประกอบทางพฤติกรรม

ผลการวิจัยนี้แสดงว่าผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลมีความเชื่อและทัศนคติที่ดีต่อเข็มขัดนิรภัย ดังนั้นการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยโดยใช้ให้มากขึ้นนั้นย่อมอยู่ในวิสัยที่จะกระทำได้หากใช้วิธีการที่เหมาะสม

2. จุดมุ่งหมายประการที่สองของการวิจัยนี้เพื่อศึกษาพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล ในจุดมุ่งหมายประการที่สอง มีสมมติฐาน 3 ประการ สมมติฐานประการแรก คือ ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่คาดเข็มขัดนิรภัยมีจำนวนมากกว่าผู้ที่ไม่ได้คาด สมมติฐานประการที่สองคือ ปัจจัยด้านชีวสังคม บุคลิกภาพ ประสบการณ์เกี่ยวกับการับรถยนต์ ความเชื่อ ทัศนคติ และการยอมรับในกฎระเบียบ สามารถทำนายพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลได้ และสมมติฐานประการที่สามคือ การคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลขึ้นอยู่กับสถานการณ์และเหตุผลส่วนบุคคล

ผลจากการวิเคราะห์ข้อมูลแสดงให้เห็นว่าผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยเฉลี่ยร้อยละ 25.0 คาดบ้างเป็นครั้งคราวร้อยละ 47.5 และคาดเป็นประจำหรือเกือบจะเป็นประจำร้อยละ 27.5 (รายละเอียดจากตาราง 11) จึงเห็นได้ว่าในภาพรวมนั้น มีผู้คาดเข็มขัดนิรภัยเป็นประจำหรือเกือบจะเป็นประจำมีจำนวนมากกว่าผู้ที่ไม่ได้คาดเลย แต่ผลจากการวิเคราะห์ที่ละเอียดลงไปพบว่าผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในกลุ่มต่อไปนี้ที่คาดเข็มขัดนิรภัยเป็นประจำหรือเกือบจะเป็นประจำมีจำนวนน้อยกว่าผู้ที่ไม่ได้คาดเข็มขัดนิรภัยเลยได้แก่ ผู้หญิง ผู้ที่อยู่ในภาคเหนือและภาคตะวันออกเฉียงเหนือ อายุต่ำกว่า 20 ปี หรือมากกว่า 50 ปี ผู้ที่จบมัธยมศึกษาตอนปลายหรือต่ำกว่า ผู้ที่กำลังศึกษาหรือมีอาชีพค้าขายและกลุ่มที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถยนต์มาก่อน (รายละเอียดจากตาราง 12) ผลการวิเคราะห์ข้อมูลที่ได้แม้จะแสดงว่ามีผู้คาดเข็มขัดนิรภัยมากกว่าผู้ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย แต่ก็มีบุคคลเป็นจำนวนมากที่คาดเข็มขัดนิรภัยเป็นครั้งคราว มิได้คาดเป็นประจำหรือเกือบจะเป็นประจำ อัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยที่พบในการวิจัยนี้ก็ไม่แตกต่างจากในสหรัฐอเมริกา (Wener. 1985 : 26) หรือแคนาดา (Geller, Casali and Johnson. 1980 : 669 - 670) หรือสวีเดน (Phaner and Hane. 1979 : 208)

ผลการวิจัยแสดงว่าตัวแปรทั้ง 16 ตัวในปัจจัยด้านชีวสังคม บุคลิกภาพ ประสพการณ์เกี่ยวกับการขับขี่รถยนต์ ความเชื่อ ทศนคติ และการยอมรับในกฎระเบียบสามารถทำนายการใช้เข็มขัดนิรภัยในกลุ่มรวมได้ร้อยละ 25.30 (รายละเอียดจากตาราง 14) โดยที่ตัวแปรในกลุ่มความเชื่อ ทศนคติ และการยอมรับในกฎระเบียบเป็นตัวทำนายที่ดีของการใช้เข็มขัดนิรภัย ซึ่งแสดงว่าทฤษฎีของฟิชบายน์และไอเซ็น (Fishbein and Ajzen. 1975 : 15 - 16) ทฤษฎีความไม่คล้อยจองทางปัญญาของเฟสติงเจอร์ (Festinger's Theory of Cognitive Dissonance) และทฤษฎีการรับรู้ตนเองของเบ็ม (Bem's Theory of self-Perception) สามารถทำนายพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยของคนไทยได้

ถึงแม้ว่าตัวแปรทั้ง 16 ตัว ในปัจจัยต่าง ๆ จะสามารถทำนายพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยได้ แต่ก็ทำนายได้ไม่สูงนัก ที่เป็นเช่นนี้อาจเป็นเพราะผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลจะคาดเข็มขัดนิรภัยหรือไม่ขึ้นอยู่กับสถานการณ์ที่ขับรถ ซึ่งผลการวิเคราะห์ข้อมูลแสดงว่าการคาดหรือไม่คาดเข็มขัดนิรภัยขึ้นอยู่กับสถานการณ์ (รายละเอียดจากตาราง 18 และ 19) และสอดคล้องกับผลการวิจัยของฟานเนอร์และเฮน (Phaner and Hane. 1973 : 267 - 285) ในภูมิภาคต่าง ๆ ของประเทศไทยมีลักษณะทางกายภาพและลักษณะทางลมฟ้าอากาศแตกต่างกันจึงทำให้สถานการณ์ของการขับรถแตกต่างกัน ย่อมเป็นผลให้การใช้เข็มขัดนิรภัยแตกต่างกันด้วย

นอกจากการใช้เข็มขัดนิรภัยจะขึ้นอยู่กับสถานการณ์ของการขับรถแล้วแต่ละบุคคลก็มีเหตุผลของการใช้และการไม่ใช้ โดยมากแล้วเหตุผลของการไม่ใช้มักจะเป็นเหตุผลที่อ้างโดยขาดเหตุผล เป็นข้ออ้างเสียมากกว่าจะเป็นเหตุผลหรือเป็นเหตุผลที่ไม่สมเหตุผล (Wener. 1985 : 26 - 27) ผลการวิจัยนี้แสดงว่าเหตุผลสำคัญของการไม่คาดเข็มขัดนิรภัยคือ ไม่เคยชินและขี้เกียจคาด (รายละเอียดจากตาราง 25) เหตุผลเหล่านี้แม้จะไม่สมเหตุผลแต่ก็สะท้อนให้เห็นลักษณะอย่างหนึ่งของคนไทย คนเรามักจะทำอะไรตามความเคยชิน สิ่งที่ไม่เคยชินก็อาจไม่ยอมทำ นอกจากนั้นแล้วแม้ว่าสิ่งนั้นจะมีคุณค่าหรือมีประโยชน์แต่ถ้าขี้เกียจแล้วก็จะไม่ทำการขี้เกียจคาดที่เป็นเหตุผลของคนไทยในการ ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยนั้นในสหรัฐอเมริกาเมื่อสิบกว่าปีมาแล้วก็เป็นเหตุผลของคนที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยเหมือนกัน (Campbell, Hunter and Stutts. 1984 : 30)

3. จุดมุ่งหมายประการที่สามของการวิจัยนี้เพื่อศึกษาการยอมรับเกี่ยวกับกฎระเบียบของการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคล ในจุดมุ่งหมายประการที่สามนี้มีสมมติฐานประการเดียวคือผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลเห็นด้วยกับการให้กฎหมายเกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัย

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลสนับสนุนสมมติฐานที่ตั้งไว้โดยที่ผู้ขับขีรถยนต์ส่วนบุคคลเห็นด้วยกับการมีกฎหมายเกี่ยวกับการบังคับให้คาดเข็มขัดนิรภัย ไม่ว่าบุคคลจะอยู่ในภูมิภาคใดก็ตามหรือเคยประสบอุบัติเหตุรถยนต์มาแล้วหรือไม่ก็ตาม ต่างก็เห็นสอดคล้องกัน (รายละเอียดจากตาราง 29, 30 และ 31) และผลที่ปรากฏก็สอดคล้องกับผลการวิจัยของฟานเนอร์และเฮน (Phaner and Hane. 1979 : 205 - 212)

แม้ว่าผู้ขับขีรถยนต์ส่วนใหญ่จะเห็นด้วยกับการมีกฎหมายบังคับให้ใช้เข็มขัดนิรภัย แต่ก็มีคนเป็นส่วนน้อยที่ "ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง" กับการมีกฎหมายบังคับใช้ มีผู้ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งระหว่างร้อยละ 2.1 ถึงร้อยละ 4.1 และมีผู้ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งในทุกภูมิภาคของประเทศ (รายละเอียดจากตาราง 33 และ 34) ร้อยละ ของการไม่เห็นด้วยแตกต่างกันไปตามแต่ละภูมิภาค ผู้ที่ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่งกับการมีกฎหมายบังคับให้ใช้เข็มขัดนิรภัย ย่อมมีเหตุผลของตนเองแต่เหตุผลนั้นมักจะเป็นข้ออ้างและขาดความสมเหตุสมผล

ดังนั้นการจะใช้มาตรการทางกฎหมายบังคับให้คาดเข็มขัดนิรภัยนั้น ควรจะเป็นวิธีทางสุดท้าย เพราะแม้ว่าจะมีกฎหมายบังคับใช้แต่ก็อาจเกิดปัญหาการเลือกปฏิบัติในการปฏิบัติตามกฎหมาย และอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยก็อาจจะยังน้อยอยู่ทั้ง ๆ ที่มีกฎหมาย ดังจะเห็นได้จากประเทศออสเตรเลีย แคนาดา อังกฤษ ฝรั่งเศส เยอรมันและสวีเดน ในการใช้มาตรการทางกฎหมายในระยะแรก ๆ (Adams. 1981)

สิ่งที่น่าจะทำให้ได้ในขณะนี้คือการณรงค์ให้ใช้เข็มขัดนิรภัย การรณรงค์เพื่อเปลี่ยนความเชื่อเกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัย เพราะมีรายงานวิจัยที่แสดงว่าเมื่อความเชื่อเกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัย เปลี่ยนแปลงไป การใช้เข็มขัดนิรภัยก็เปลี่ยนแปลงไปด้วย (Phaner and Hane. 1975 : 589 - 598) การรณรงค์เพื่อการใช้เข็มขัดนิรภัยนั้นควรจะเป็นโครงการต่อเนื่อง มีวิธีการและกลุ่มเป้าหมายที่ชัดเจน ควรจะกระทำทั้งในภาพรวมและเฉพาะแห่ง เช่น สถานศึกษา หน่วยงานของราชการ สถานประกอบการและศูนย์การค้า เป็นต้น มีงานวิจัยที่แสดงว่าการรณรงค์ให้ใช้เข็มขัดนิรภัยด้วยวิธีการที่เหมาะสมแล้วจะทำให้อัตราการใช้เข็มขัดนิรภัยมากขึ้น (Amoni. 1984 ; Spoonhour. 1984 ; Sheard, Kane and Dane. 1984)

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะในตอนนี้เป็นการเสนอแนะตามผลที่ได้จากการวิจัย มีข้อเสนอแนะ

2 ลักษณะ คือข้อเสนอแนะเพื่อการปฏิบัติและข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยต่อไป โดยมีรายละเอียดดังนี้

ข้อเสนอแนะเพื่อการปฏิบัติ

จากผลการวิจัยที่ได้ประกอบกับแนวคิด ทฤษฎีและผลการวิจัยต่าง ๆ ที่นำเสนอในบทที่ 2 ทำให้ได้ข้อเสนอแนะต่อไปนี้

1. ผลการวิจัยแสดงว่าผู้ขับขี่ยานต์ส่วนบุคคลมีความเชื่อเกี่ยวกับประโยชน์และคุณค่าของเข็มขัดนิรภัย มีทัศนคติที่ดีต่อเข็มขัดนิรภัยแต่มีการใช้เข็มขัดนิรภัยค่อนข้างน้อย ดังนั้นจึงจำเป็นต้องรณรงค์เพื่อเปลี่ยนพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยโดยพยายามให้ใช้เข็มขัดนิรภัยมากขึ้น การรณรงค์นี้จำเป็นต้องมีโครงการ วิธีการ สื่อและอุปกรณ์ที่ชัดเจน จะต้องกระทำอย่างต่อเนื่อง นอกจากจะรณรงค์ในภาพรวมทั้งประเทศแล้ว จำเป็นจะต้องมีโครงการรณรงค์เฉพาะจุด เฉพาะแห่ง และเฉพาะกลุ่มเป้าหมาย เช่นบริเวณทางเข้าสถานศึกษา ทางเข้าสถานที่ราชการ รัฐวิสาหกิจหรือสถานที่ประกอบการต่าง ๆ บริเวณที่จอดรถ บริเวณทางเข้าศูนย์การค้า เป็นต้น

2. ผลการวิจัยแสดงว่าแหล่งข้อมูลที่สำคัญเกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัยได้แก่ โทรทัศน์ (ร้อยละ 46.3) วิทยุ (ร้อยละ 14.7) หนังสือพิมพ์ (ร้อยละ 12.5) วิทยุขยารยนต์ (ร้อยละ 8.8) และเพื่อน (ร้อยละ 8.6) ดังนั้นการรณรงค์เพื่อการใช้เข็มขัดนิรภัยนั้นควรตระหนักถึงสื่อหรือแหล่งข้อมูลข่าวสารเหล่านี้ด้วย

3. ผลการวิจัยแสดงว่าตัวพยากรณ์ที่ดีที่สุดในการทำนายการคาดเข็มขัดนิรภัยได้แก่ความเชื่อในด้านความไม่สบาย (discomfort) เมื่อคาดเข็มขัดนิรภัย ความเชื่อในด้านความไม่สะดวก (inconvenience) ในการคาดเข็มขัดนิรภัย ทัศนคติที่มีต่อเข็มขัดนิรภัย และการยอมรับในกฎระเบียบเกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัย ดังนั้นในการรณรงค์เพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยนั้นควรจะต้องตระหนักและชี้ประเด็นที่เกี่ยวข้องกับตัวแปรเหล่านี้

4. ผลการวิจัยแสดงว่าเหตุผลสำคัญในการไม่คาดเข็มขัดนิรภัยได้แก่ ไม่เคยชิน ขี้เกียจคาด ขี้รถใกล้ ๆ การจราจรไม่คับคั่ง และรู้จักเส้นทางดี ดังนั้น การจะส่งเสริมให้ใช้เข็มขัดนิรภัยมากขึ้นนั้นจำเป็นต้องแก้ไขในสิ่งเหล่านี้

5. การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยนั้นนอกจากจะใช้วิธีณรงค์แล้ว อาจใช้มาตรการทางวิศวกรรม เช่น บังคับให้ติดตั้งเข็มขัดนิรภัยทั้งในที่นั่งคนขับและที่นั่งผู้โดยสารที่นั่งแถวหน้า การติดสัญญาณไฟหรือสัญญาณเสียงเตือนเมื่อจะออกรถโดยที่ยังไม่ได้คาดเข็มขัดนิรภัย

6. หากการรณรงค์เพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยด้วยวิธีการต่าง ๆ ไม่บรรลุผลหรือไม่ได้ผลตามเป้าหมาย การใช้มาตรการทางกฎหมายบังคับให้คาดเข็มขัดนิรภัยก็เป็นสิ่งที่ควรจะต้องกระทำ

7. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจรทางบกควรเผยแพร่ข้อค้นพบจากการวิจัยนี้ให้ผู้ขับขี่รถยนต์ได้ทราบเพื่อให้ตระหนักและเป็นแนวทางในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยของตน

8. หน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการจราจรทางบก อาจนำข้อค้นพบจากการวิจัยนี้ไปใช้ประกอบในการกำหนดนโยบาย มาตรการ และวางแผนปฏิบัติเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร

ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยต่อไป

เพื่อให้การวิจัยเกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัยสามารถตอบปัญหาได้ชัดเจนและครอบคลุม และพัฒนาการวิจัยเกี่ยวกับเข็มขัดนิรภัยให้กว้างขวางและสมบูรณ์ยิ่งขึ้น จึงมีข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยต่อไปดังนี้

1. การวิจัยเกี่ยวกับความเชื่อ ทศนคติและการใช้เข็มขัดนิรภัยในครั้งนี้อาจเฉพาะผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลเท่านั้น น่าจะนำกรอบความคิดในการวิจัยนี้ไปวิจัยประชากรกลุ่มอื่น เช่น ผู้ขับขี่รถยนต์นั่งสาธารณะ (รถแท็กซี่) ผู้ขับรถโดยสารประจำทาง ผู้ขับรถบรรทุกของหนัก (รถสิบล้อ) พนักงานขับรถของส่วนราชการหรือรัฐวิสาหกิจ นักเรียนที่กำลังเรียนในโรงเรียนสอนขับรถ เป็นต้น

2. ควรจะมีการศึกษาเปรียบเทียบพฤติกรรมการใช้เข็มฉีดยาระหว่างผู้รับที่รดยนต์กลุ่มต่าง ๆ (ตามข้อ 1) และเปรียบเทียบว่าตัวแปรต้นในกรอบความคิดของการวิจัยนี้สามารถทำนายพฤติกรรมการใช้เข็มฉีดยาของผู้รับที่รดยนต์กลุ่มต่าง ๆ ได้แตกต่างกันหรือไม่

3. ควรจะศึกษาโดยขยายกรอบความคิดของการวิจัยนี้ให้กว้างออกไปอีก โดยการเพิ่มตัวแปรต้นบางตัว เช่น ตัวแบบความเชื่อด้านสุขภาพ (Health Belief Model) สภาพของการจราจร ระยะทางในการขับรถแต่ละครั้ง ความเร็วในการขับรถ วันที่ขับรถ (จันทร์ อังคาร ...) เวลาที่ขับรถ (เช้าตรู่ สาย ...) สถานภาพทางเศรษฐกิจ แต่ละปีขับรถกี่กิโลเมตร เป็นต้น

4. การใช้วิธีอื่น ๆ ในการเก็บข้อมูลพฤติกรรมการใช้เข็มฉีดยา นอกจากจะใช้วิธีให้รายงานด้วยตนเอง (self - report) แล้วอาจเก็บข้อมูลโดยการสังเกต เป็นต้น

5. การวิจัยนี้เป็นการศึกษาการใช้เข็มฉีดยาโดยทั่วไป ควรจะศึกษาพฤติกรรมการใช้เข็มฉีดยาในสถานที่เฉพาะแห่ง เช่น เก็บข้อมูลที่ประตูทางเข้ามหาวิทยาลัย ทางเข้าหน่วยงาน สถานประกอบการ หรือสถานที่ราชการ ทางเข้าที่จอดรถ หรือตามลิ้นชักต่าง ๆ เป็นต้น

6. ควรมีการวิจัยเชิงทดลองเพื่อศึกษาประสิทธิภาพของการณรงค์ให้ใช้เข็มฉีดยาด้วยวิธีการ โครงการหรือโปรแกรมต่าง ๆ ว่าสามารถเพิ่มการใช้เข็มฉีดยามากขึ้นหรือไม่ และติดตามผลว่าหลังจากสิ้นสุดโครงการในระยะเวลาต่าง ๆ แล้ว การคาดเข็มฉีดยาลดลงอย่างไร

7. ควรจะศึกษารูปแบบและเทคนิควิธีในการรณรงค์เพื่อเพิ่มการใช้เข็มฉีดยากับกลุ่มเป้าหมายต่าง ๆ



บรรณานุกรม

- การขนส่งทางบก, กรม. เข็มขัดนิรภัย. กรุงเทพฯ : ฝ่ายส่งเสริมสวัสดิภาพการขนส่ง
กองสวัสดิภาพการขนส่ง, ม.ป.ป.
- การแพทย์, กรม. คนไทยเข้าใจอุบัติเหตุจราจร. กรุงเทพฯ : สำนักงานประสานงาน
ทางการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข, ม.ป.ป.
- คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ. เอกสารประกอบการสัมมนาเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุ
จากการจราจร. ณ ตึกสันติไมตรี ทำเนียบรัฐบาล 15 กันยายน 2535
- คณะกรรมการเฉพาะกิจกำหนดมาตรฐานยานพาหนะ. เข็มขัดนิรภัย. เอกสารอัดสำเนา
มีนาคม 2528.
- "บทเรียนหวิดมอง" ฌ็อง-ฌัก "ซังเจเซปต์เบลท์," ไทยรัฐ. วันอังคารที่ 10 สิงหาคม
2536. หน้า 21.
- วิจิตร บุญยะไพฑร. "บทบาทของเข็มขัดนิรภัยในอุบัติเหตุจราจร,"ใน เอกสารประกอบการ
สัมมนาเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร หน้า 54 - 84 ณ ทำเนียบ
รัฐบาล 15 กันยายน 2535
- เสริมศักดิ์ วิศาลาภรณ์ และคณะ. รายงานการวิจัยเรื่องการศึกษาการประกอบอาชีพอิสระ
ของผู้สำเร็จอาชีวศึกษา. กรุงเทพฯ : สำนักงานคณะกรรมการการศึกษาแห่งชาติ,
2534.
- Adams, J. The Efficacy of Seat Belt Legislation : A Comparative
Study of Road Accident Fatality Statistics from 18 Countries.
London : University College London, 1981.
- Amoni, Marilena. "Federal Education Efforts to Promote Occupant
Protection," Health Education. 15(5) : 33 - 34 ; August -
September, 1984.
- Borener, Sherry S. Automobile Passive Restraints Effectiveness
Evaluation : An Examination of Economic, Demographic and Risk
Impacts of Highway Safety Regulation. Doctoral Dissertation,
University of Michigan, 1991.

Bortner, R.W. "A Short Rating Scale as a Potential Measure of Pattern A Behavior," Journal of Chronic Diseases. 22 : 87-91; 1966.

Campbell, B.J., William W. Hunter and Jane C. Stutts. "The Use of Economic Incentives and Education to Modify Safety Belt Use Behavior of High School Students," Health Education. 15(5) : 30 - 33 ; August - September 1984.

Chapman, Michelle A. Worksite Safety Belt Promotion for a University Population. Master's Thesis, University of Texas at Galvesto, 1989.

Cohen, J. Statistical Power Analysis for the Behavioral Sciences. New York : Academic Press, 1977.

Cope, John G. and others, "The Behavioral Impact of an Advertising Campaign to Promote Safety Belt Use," Journal of Applied Behavior Analysis. 21(3) : 277 - 280 ; Fall 1988.

Cronbach, Lee J. Essentials of Psychological Testing. 4th ed. New York : Harper and Row, 1984.

Fhaner, Gunilla and Monica Hane. Seat Belts : Factors Influencing Their Use. The National Swedish Road Safety Office. Driver Licence and Research Departments. Report No. 19, 1971.

_____. "Seat Belts : The Importance of Situational Factors." Accident Analysis and Prevention. 5(4) : 267 - 285 ; December 1973.

_____. "Seat Belts : Changing Usage by Changing Beliefs," Journal of Applied Psychology. 60(5) : 589 - 598 ; 1975.

_____. "Seat Belts : Opinion Effects of Law - Induced Use," Journal of Applied Psychology. 54(2) : 205 - 212 ; 1975.

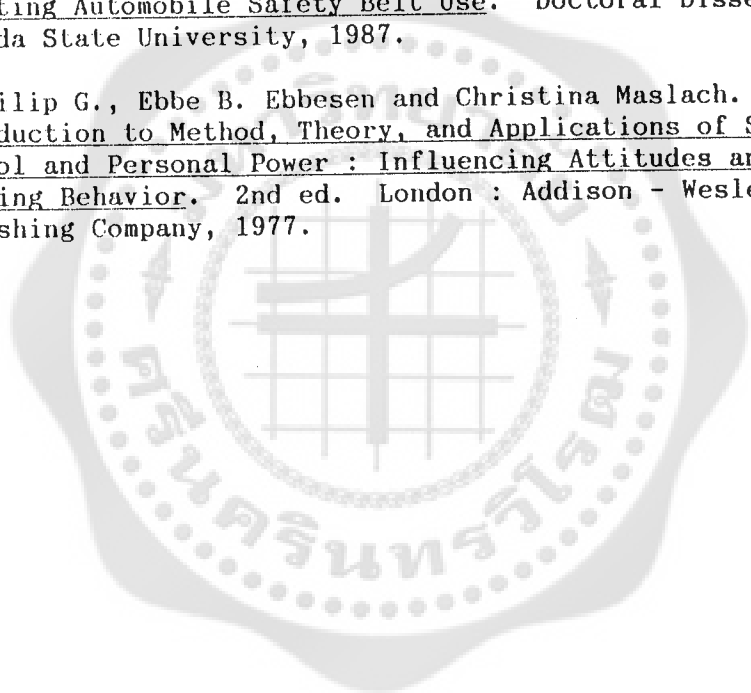
_____. "Seat Belts : Relations Between Beliefs, Attitude and Use," Journal of Applied Psychology. 59(4) : 472 - 482 ; 1974.

✓ Fishbein, Martin and Icek Ajzen. Belief, Attitude, Intention and Behavior : An Introduction to Theory and Research. Reading, Massachusetts : Addison - Wesley Publishing Company, 1975.

Geller, E. Scott, John G. Casali and Richard P. Johnson. "Seat Belt Usage : A Potential Target for Applied Behavior Analysis," Journal of Applied Behavior Analysis. 13(4) : 669 - 675 ; Winter 1980.

- Geller, E. Scott, Lisa Paterson and Elizabeth Talbott, "A Behavioral Analysis of Incentive Prompts for Motivating Seat Belt Use," Journal of Applied Behavior Analysis. 15(3) : 403 - 415 ; Fall 1982.
- Gordon, Judith R. A Diagnostic Approach to Organizational Behavior. 3rd ed. Boston : Allyn and Bacon, 1991.
- Greene, Charles N., Everett E. Adam and Ronald J. Ebert. Management for Effective Performance. Englewood Cliffs, New Jersey : Prentice - Hall, 1985.
- Henderson, Michael. Living with Risk : The British Medical Association Guide. The British Medical Association, 1987.
- Hoadley, Michael R., Cynthia Struckman - Johnson and Robert K. Osgood. "Attitudes in Rural Communities Toward Child Restraint Devices and Loan Program," Health Education. 15(5) : 54 - 56 ; August / September, 1984.
- Johns, Gary. Organizational Behavior : Understanding Life at Work. 3 rd ed. New York : Harper Collins Publishers, 1992.
- Jonah, Brian A., Nancy E. Dawson and Grant A. Smith. "Effects of a Selective Traffic Enforcement Program on Seat Belt Usage," Journal of Applied Psychology. 67(1) : 89 - 96 ; 1982.
- Lawson, David and David A. Sleet. "Priorities for Motor Vehicle Occupant Protection Among Children and Youth." Health Education. 15(5) : 27 - 29 ; August - September 1984.
- Lehman, Galen R. Increasing Children's Safety Belt Use : Intrinsic versus Extrinsic Motivators. Doctoral Dissertation, Virginia Polytechnic Institute and State University, 1988.
- Manheimer, D.I. and Mellinger. G.D. "A Survey of Seat Belt Ownership in Six California Communities," Traffic Safety Research Review. 8(1) : 3 - 9 ; 1964.
- Manheimer, Dean I. and others. "A Follow - up Study of Seat Belts Usage," Traffic Safety Research Review. 10 : 2 - 13 ; March 1966.
- Morgan, James N. "Who Uses Seat Belts," Behavioral Science. 12 : 463 - 465 ; September 1967.
- Nelson, Gary D. and Clint E. Bruess. "Assesment of a Worksite Safety Belt Promotion Program," Health Education. 17(5) : 63 - 67 ; October - November, 1986.

- Page, Randy M. "Seat Belt Use Among Preadolescent Children : Implications for School Health Education," Health Education. 15(5) : 35 - 38 ; August - September 1984.
- Robbins, Stephen P. Organizational Behavior : Concepts, Controversies, and Applications. 2nd ed. Englewood Cliffs, New Jersey : Prentice - Hall, 1983.
- _____. Organizational Behavior : Concepts, Controversies, and Applications. 5th ed. Englewood Cliffs, New Jersey : Prentice - Hall, 1991.
- Robertson, Leon S., Brian O'Neill and Charles W. Wixom, "Factors Associated with Observed Safety Belt Use," Journal of Health and Social Behavior. 13(1) : 18 - 24 ; March 1972.
- Rodolf, J.D. and Kenel, F.C. Behavioral Characteristics Associated with Seat Belt Utilization. Normal, Illinois : Illinois State University, 1969.
- Rogers, Richard W. and others, "Promoting Safety Belt Use among State Employees : The Effects of Prompting and a Stimulus - Control Intervention," Journal of Applied Behavior Analysis. 21(3) : 263 - 269 ; Fall 1988.
- Rudd, James and others. A University - Based Incentive Program to Increase Safety Belt Use : Toward Cost Effective Institutionalization. Paper Presented at the Annual Meeting of the American Psychological Association, Toronto, Canada, August 24 - 28 ; 1984.
- Schermerhorn, John R., James G. Hunt and Richard N. Osborn. Managing Organizational Behavior. 3rd ed. New York : John Wiley, 1988.
- Secord, Paul F. and Carl W. Backman. "Theories of Attitude Organization," in Concepts and Controversy in Organizational Behavior. 2nd ed. edited by Walter R. Nord. P. 503 - 517. Santa Monica, California : Goodyear Publishing Company, Inc., 1976.
- Shanedling, Stanton, B. A Trend Analysis of Occupant Restraint Use in Minnesota : Implications for Health Education Programs. Doctoral Dissertation, University of Minnesota, 1987.
- Sheard, J.G., W.M. Kane and J.K. Dane. "Occupant Protection Programs in Industry : Driving toward the Bottom Line," Health Education. 15 : 38 - 43 ; 1984.

- Siegel, Sidney. Nonparametric Statistics. New York : McGraw - Hill, 1956.
- Sleet, David A. Safety Belt Programs at the Workplace. Washington, D.c. : Washington Business Group on Health 1986.
- Spoonhour, K.A. "Comparative Snap - it - up Campaign Achieves 90 Percent Belt Use," Traffic Safety. 18 - 19, 31 - 32 ; 1981.
- Vecchio, Robert P. Organizational Behavior. 2nd ed. Chicago : The Dryden Press, 1991.
- Wener, Judith K. "Buckle Up !," Principal. 64(5) : 26 - 27 ; May 1985.
- Williams, Melvin. Behavioral Social Work in Community Practice : Promoting Automobile Safety Belt Use. Doctoral Dissertation, Florida State University, 1987.
- Zimbardo, Philip G., Ebbe B. Ebbesen and Christina Maslach. An Introduction to Method, Theory, and Applications of Social Control and Personal Power : Influencing Attitudes and Changing Behavior. 2nd ed. London : Addison - Wesley Publishing Company, 1977.
- 





ตาราง 1 ค่าเฉลี่ย และความเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนนความเชื่อในด้านประโยชน์ของ
เข็มฉีดยา

ตัวแปร	N	$\bar{X}$	S.D
เพศ			
ชาย	745	3.99	0.62
หญิง	481	4.05	0.57
ภูมิลำเนา			
กรุงเทพฯ และปริมณฑล	189	4.01	0.58
ภาคกลาง	347	4.02	0.62
ภาคเหนือ	255	4.07	0.62
ภาคใต้	180	1.03	0.60
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	264	3.97	0.57
ประสบการณ์ในการใช้เข็มฉีดยา			
2 ปี หรือน้อยกว่า	272	4.03	0.58
3 - 5 ปี	262	3.97	0.57
6 - 8 ปี	164	4.05	0.57
9 - 11 ปี	135	4.04	0.60
12 ปี หรือมากกว่า	402	4.02	0.64
รวม	1,235	4.02	0.60

ตาราง 2 ค่าเฉลี่ยและความเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนนความเชื่อในด้านความวิตกกังวล
เกี่ยวกับอุบัติเหตุรถยนต์

ตัวแปร	N	$\bar{X}$	S.D
เพศ			
ชาย	754	3.81	0.58
หญิง	481	3.84	0.56
ภูมิลำเนา			
กรุงเทพฯ และปริมณฑล	189	3.77	0.57
ภาคกลาง	347	3.82	0.61
ภาคเหนือ	255	3.84	0.55
ภาคใต้	180	3.82	0.55
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	264	3.84	0.54
ประสบการณ์ในการขับรถยนต์			
2 ปี หรือน้อยกว่า	272	3.89	0.54
3 - 5 ปี	262	3.77	0.55
6 - 8 ปี	164	3.75	0.60
9 - 11 ปี	135	3.83	0.55
12 ปี หรือมากกว่า	402	3.82	0.59
รวม	1,235	3.82	0.57

ตาราง 3 ค่าเฉลี่ย และความเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนนความเชื่อในด้านความไม่สบาย
เมื่อคาดเข็มขัดนิรภัย

ตัวแปร	N	$\bar{X}$	S.D
เพศ			
ชาย	754	2.69	0.89
หญิง	481	2.61	0.89
ภูมิลำเนา			
กรุงเทพฯ และปริมณฑล	189	2.73	0.91
ภาคกลาง	347	2.62	0.90
ภาคเหนือ	255	2.63	0.92
ภาคใต้	180	2.63	0.82
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	264	2.71	0.89
ประสบการณ์ในการขับรถยนต์			
2 ปี หรือน้อยกว่า	272	2.67	0.87
3 - 5 ปี	262	2.67	0.86
6 - 8 ปี	164	2.66	0.87
9 - 11 ปี	135	2.63	0.89
12 ปี หรือมากกว่า	402	2.65	0.94
รวม	1,235	2.66	0.89

ตาราง 4 ค่าเฉลี่ยและความเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนนความเชื่อในด้านความไม่สะดวกเมื่อคาดเข็มขัดนิรภัย

ตัวแปร	N	$\bar{X}$	S.D
เพศ			
ชาย	754	2.70	0.79
หญิง	481	2.75	0.72
ภูมิลำเนา			
กรุงเทพฯ และปริมณฑล	189	2.81	0.77
ภาคกลาง	347	2.63	0.76
ภาคเหนือ	255	2.73	0.76
ภาคใต้	180	2.67	0.75
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	264	2.79	0.74
ประสบการณ์ในการขับรถยนต์			
2 ปี หรือน้อยกว่า	272	2.76	0.69
3 - 5 ปี	262	2.75	0.77
6 - 8 ปี	164	2.73	0.74
9 - 11 ปี	135	2.70	0.78
12 ปี หรือมากกว่า	402	2.67	0.81
รวม	1,235	2.72	0.76

ตาราง 5 ค่าเฉลี่ยและความเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนนความเชื่อในด้านความเสี่ยง
ในการขับรถยนต์

ตัวแปร	N	$\bar{X}$	S.D
เพศ			
ชาย	754	3.76	0.50
หญิง	481	3.76	0.51
ภูมิลำเนา			
กรุงเทพฯ และปริมณฑล	189	4.29	0.84
ภาคกลาง	347	4.19	0.94
ภาคเหนือ	255	4.31	0.81
ภาคใต้	180	4.30	0.78
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	264	4.22	0.79
ประสบการณ์ในการขับรถยนต์			
2 ปี หรือน้อยกว่า	272	3.73	0.51
3 - 5 ปี	262	3.70	0.53
6 - 8 ปี	164	3.71	0.54
9 - 11 ปี	135	3.80	0.47
12 ปี หรือมากกว่า	402	3.83	0.48
รวม	1,235	3.76	0.51

ตาราง 6 ค่าเฉลี่ยและความเบี่ยงเบนมาตรฐานของการคาดขี่ม้ขัณนรภยในสณการณ้ต้งๆ

สณการณ้	$\bar{X}$	SD
1. ขัมรณในเมอง	2.48	1.45
2. ขัมรณไปสณการณ้ท้เกิ้ล ะ	2.38	1.48
3. ขัมรณในขณะฝนม่ตก	2.79	1.53
4. ขัมรณบนถนนเรียบ	2.87	1.53
5. ขัมรณในเขตท้จรรจรเบาบาง	2.71	1.52
6. ขัมรณเวลากลางวัน	2.81	1.51
7. ขัมรณคนเดียว มม่ใครน้งไปค้ว	2.95	1.57
8. ขัมรณไปท้งาน	2.66	1.57
9. ขัมรณบนถนนท้ค้ันเคย	2.63	1.54
10. ขัมรณโดยม่เร้งร้บ	2.50	1.52
11. ขัมรณขณะอารมณ์ค้	2.68	1.55
12. ขัมรณนอกเมอง	3.39	1.61
13. ขัมรณทางไกลแต่ใช้ความเร็วม่สูง	3.46	1.60
14. ขัมรณทางไกลแต่ใช้ความเร็วสูง	3.73	1.59
15. ขัมรณเม่อฝนตก ถนนล้ัน	3.51	1.62
16. ขัมรณบนทางขรุขระ	2.93	1.59
17. ขัมรณในเขตท้จรรจรหนาแน่น	2.65	1.55
18. ขัมรณเวลากลางค้ัน	3.15	1.61
19. ขัมรณโดยมีสมาธิกในครอบคร้วน้งไปค้ว	3.26	1.59
20. ขัมรณไปเทียว	3.38	1.61
21. ขัมรณบนถนนหรือทางท้ม่ค้ันเคย	3.37	1.60
22. ขัมรณโดยเร้งร้บ	3.48	1.63
23. ขัมรณขณะอารมณ์เสีย	2.94	1.66

ตาราง 7 ร้อยละของความถี่ในการคาดเข็มขัดนิรภัยในการขับรถทางไกลและใช้ความเร็วสูง
จำแนกตามเพศ ประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุรถยนต์ และภูมิภาค

ตัวแปร	ร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง				
	ไม่ได้ คาด	นานๆ คาดครั้ง	คาดเป็น ครั้งคราว	คาด บ่อยๆ	คาดเป็น ประจำ
เพศ					
ชาย	19.1	5.3	11.4	12.1	52.1
หญิง	20.8	4.0	10.8	10.8	53.6
ประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุรถยนต์					
เคยประสบอุบัติเหตุ	14.8	4.5	13.6	12.6	54.5
ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ	22.1	4.9	10.0	11.1	51.9
ภูมิภาค					
กรุงเทพฯ และปริมณฑล	10.6	1.6	13.2	13.8	60.8
ภาคกลาง	20.7	4.9	13.0	11.8	49.6
ภาคเหนือ	18.8	9.0	8.6	10.6	52.9
ภาคใต้	15.6	5.6	11.1	9.4	58.3
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	28.8	2.3	9.8	12.1	47.0
กลุ่มตัวอย่างทั้งหมด	19.8	4.8	11.2	11.6	52.7

ตาราง 8 ค่าเฉลี่ยและความเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนนความคิดเห็นในประเด็นที่ว่า
"ควรมีกฎหมายบังคับให้ผู้ขับรถยนต์ทุกคน คาดเข็มขัดนิรภัย"

ตัวแปร	$\bar{x}$	SD
อายุ		
ต่ำกว่า 20 ปี	3.97	1.15
20 - 29 ปี	4.31	0.98
30 - 39 ปี	4.29	1.01
40 - 49 ปี	4.31	0.95
50 - 59 ปี	4.18	1.13
60 ปีหรือมากกว่า	4.50	0.57
ระดับการศึกษา		
ประถมศึกษา	4.42	0.77
มัธยมต้น	4.02	1.23
มัธยมปลายหรือ ปวช.	4.20	0.97
อนุปริญญา หรือ ปวส.	4.26	1.04
ปริญญาตรี	4.30	1.01
สูงกว่าปริญญาตรี	4.35	0.94
สถานภาพการทำงาน		
กำลังศึกษา	4.01	1.13
ข้าราชการ	4.30	0.95
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	4.25	1.05
ค้าขาย	4.22	1.10
ลูกจ้างเอกชน	4.36	0.98
ประกอบอาชีพอิสระ	4.21	1.13
อื่น ๆ	4.60	0.68

ตาราง 8 (ต่อ)

ตัวแปร	$\bar{X}$	SD
ภูมิภาค		
กรุงเทพฯ และปริมณฑล	4.29	1.05
ภาคกลาง	4.21	1.06
ภาคเหนือ	4.32	0.98
ภาคใต้	4.37	0.89
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	4.28	0.96

ตาราง 9 ค่าเฉลี่ยและความเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนนความคิดเห็นในประเด็นที่ว่า
"ควรจะมีกฎหมายบังคับให้ผู้นั่งข้างหน้าคาดเข็มนิรภัยด้วย"

ตัวแปร	$\bar{X}$	SD
อายุ		
ต่ำกว่า 20 ปี	4.20	1.05
20 - 29 ปี	4.21	1.02
30 - 39 ปี	4.33	0.97
40 - 49 ปี	4.34	1.01
50 - 59 ปี	4.26	1.05
60 ปีหรือมากกว่า	4.75	0.50
ระดับการศึกษา		
ประถมศึกษา	4.34	0.93
มัธยมต้น	4.02	1.16
มัธยมปลายหรือ ปวช.	4.24	0.99
อนุปริญญา หรือ ปวส.	4.26	1.06
ปริญญาตรี	4.30	1.00
สูงกว่าปริญญาตรี	4.38	0.93
สถานภาพการทำงาน		
กำลังศึกษา	4.12	1.07
ข้าราชการ	4.32	0.97
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	4.18	1.20
ค้าขาย	4.24	1.12
ลูกจ้างเอกชน	4.35	0.94
ประกอบอาชีพอิสระ	4.31	1.05
อื่น ๆ	4.20	0.95

ตาราง 9 (ต่อ)

ตัวแปร	$\bar{x}$	SD
ภูมิภาค		
กรุงเทพฯ และปริมณฑล	4.33	1.00
ภาคกลาง	4.21	1.09
ภาคเหนือ	4.40	0.91
ภาคใต้	4.34	0.95
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	4.25	1.00

ตาราง 10 ค่าเฉลี่ยและความเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนนความคิดเห็นในประเด็นที่ว่า
"รณรับส่งนักเรียนโดยเฉพาะควรจะมีกฎหมายให้มีเข้มขันนัยสำหรับผู้โดยสารทุกคน"

ตัวแปร	$\bar{X}$	SD
อายุ		
ต่ำกว่า 20 ปี	3.87	1.21
20 - 29 ปี	4.15	1.04
30 - 39 ปี	4.18	1.11
40 - 49 ปี	4.21	1.06
50 - 59 ปี	4.13	1.10
60 ปีหรือมากกว่า	4.75	0.50
ระดับการศึกษา		
ประถมศึกษา	3.97	1.20
มัธยมต้น	3.70	1.41
มัธยมปลายหรือ ปวช.	4.05	1.06
อนุปริญญา หรือ ปวส.	4.15	1.12
ปริญญาตรี	4.21	1.09
สูงกว่าปริญญาตรี	4.32	0.91
สถานภาพการทำงาน		
กำลังศึกษา	3.91	1.17
ข้าราชการ	4.22	1.02
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	4.03	1.33
ค้าขาย	4.12	1.02
ลูกจ้างเอกชน	4.23	1.08
ประกอบอาชีพอิสระ	4.12	1.16
อื่น ๆ	4.00	1.29

ตาราง 10 (ต่อ)

ตัวแปร	$\bar{x}$	SD
ภูมิภาค		
กรุงเทพฯ และปริมณฑล	4.28	0.99
ภาคกลาง	4.14	1.14
ภาคเหนือ	4.13	1.15
ภาคใต้	4.16	1.06
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	4.18	1.00

ตาราง 11 ค่าเฉลี่ยและความเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนนความคิดเห็นในประเด็นที่ว่า "รถโดยสารที่เดินทางระหว่างจังหวัดควรมีกฎหมายให้มีเข็มขัดนิรภัยสำหรับผู้โดยสารทุกคน"

ตัวแปร	$\bar{X}$	SD
อายุ		
ต่ำกว่า 20 ปี	4.07	1.13
20 - 29 ปี	4.07	1.14
30 - 39 ปี	4.19	1.02
40 - 49 ปี	4.22	1.05
50 - 59 ปี	4.09	1.18
60 ปีหรือมากกว่า		
ระดับการศึกษา		
ประถมศึกษา	4.00	1.05
มัธยมต้น	3.59	1.34
มัธยมปลายหรือ ปวช.	4.05	1.09
อนุปริญญา หรือ ปวส.	4.23	1.07
ปริญญาตรี	4.15	1.10
สูงกว่าปริญญาตรี	4.26	0.96
สถานภาพการทำงาน		
กำลังศึกษา	4.03	1.17
ข้าราชการ	4.21	1.01
พนักงานรัฐวิสาหกิจ	4.12	1.27
ค้าขาย	4.10	1.05
ลูกจ้างเอกชน	4.13	1.09
ประกอบอาชีพอิสระ	3.94	1.19
อื่น ๆ	4.25	1.16

ตาราง 11 (ต่อ)

ตัวแปร	$\bar{X}$	SD
ภูมิภาค		
กรุงเทพฯ และปริมณฑล	4.20	1.01
ภาคกลาง	4.09	1.15
ภาคเหนือ	4.23	1.09
ภาคใต้	4.13	1.06
ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ	4.15	1.02

ตาราง 12 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนคะแนนความคิดเห็นที่มีต่อกฎหมายเกี่ยวกับเข้มขัน
 นิรภัยแต่ละประเด็นระหว่างผู้ขับขี่ยานยนต์ส่วนบุคคลในภูมิภาคต่าง ๆ

ประเด็น/แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	นัยสำคัญ ที่ระดับ
1. ควรมีความหมายบังคับให้ผู้ขับรถทุกคนคาด เข็มขัดนิรภัย					
ระหว่างกลุ่ม	4	3.69	.92	.91	-
ภายในกลุ่ม	1,230	1,237.26	1.01		
รวม	1,234	1,240.95			
2. การมีความหมายให้ผู้ขับรถยนต์ทุกประเภท คาดเข็มขัดนิรภัยเป็นสิ่งที่เหมาะสมแล้ว					
ระหว่างกลุ่ม	4	5.79	1.44	1.44	-
ภายในกลุ่ม	1,230	1,235.58	1.00		
รวม	1,234	1,241.37			
3. การมีความหมายบังคับให้ผู้ขับรถยนต์คาด เข็มขัดนิรภัยจะช่วยลดการสูญเสียชีวิต และป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ ได้เป็นอย่างมาก					
ระหว่างกลุ่ม	4	3.95	.98	1.15	-
ภายในกลุ่ม	1,230	1,056.47	.85		
รวม	1,234	1,060.42			

ตาราง 12 (ต่อ)

ประเด็น/แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	นัยสำคัญ ที่ระดับ
4. กฎหมายเกี่ยวกับเข้มข้คณรภยควรบังคัษ ใช้กับผู้ขับรถยนต์ทุกชนิดทุกประเภท ไม่ว่าจะเป็นรถเก่าหรือรถใหม่					
ระหว่างกลุ่ม	4	7.15	1.78	1.48	-
ภายในกลุ่ม	1,230	1,485.04	1.20		
รวม	1,234	1,492.19			
5. ควรรจะมีกฎหมายบังคัษให้ผู้นั่งข้างหน้า คาดเข้มข้คณรภยด้วย					
ระหว่างกลุ่ม	4	6.21	1.55	1.53	-
ภายในกลุ่ม	1,230	1,242.13	1.01		
รวม	1,234	1,248.34			
6. รถรับส่งนักเรียนโดยเฉพาะควรรจะมี กฎหมายให้มีเข้มข้คณรภยสำหรับ ผู้โดยสารทุกคน					
ระหว่างกลุ่ม	4	3.15	.78	0.66	-
ภายในกลุ่ม	1,230	1,449.06	1.17		
รวม	1,234	1,452.21			
7. รถโดยสารที่เดินทางระหว่างจังหวัด ควรรจะมีกฎหมายให้มีเข้มข้คณรภย สำหรับผู้โดยสารทุกคน					
ระหว่างกลุ่ม	4	3.16	.79	0.68	-
ภายในกลุ่ม	1,230	1,437.73	1.16		
รวม	1,234	1,440.89			

ตาราง 13 เปรียบเทียบความคิดเห็นที่มีต่อกฎหมายเกี่ยวกับเข้มข้ฉนรภยระหว่างผู้เคยประสบอุบัติเหตุรถยนต์กับผู้ไม่เคยประสบอุบัติเหตุ

ประเด็น/ตัวแปร	N	$\bar{X}$	SD	t	นัยสำคัญ ที่ระดับ
1. ควรมีกฎหมายบังคับให้ผู้ขับรถทุกคนคาดเข็มขัดนิรภัย					
เคยประสบอุบัติเหตุรถยนต์	398	4.31	.95	.70	-
ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถยนต์	837	4.27	1.02		
2. การมีกฎหมายให้ผู้ขับรถยนต์ทุกประเภทคาดเข็มขัดนิรภัย เป็นสิ่งที่เหมาะสมแล้ว					
เคยประสบอุบัติเหตุรถยนต์	398	4.30	.94	.38	-
ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถยนต์	837	4.28	1.02		
3. การมีกฎหมายบังคับให้ผู้ขับรถยนต์คาดเข็มขัดนิรภัยจะช่วยลดความสูญเสียชีวิตและป้องกันการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุได้เป็นอย่างมาก					
เคยประสบอุบัติเหตุรถยนต์	398	4.37	.88	.94	-
ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถยนต์	837	4.32	.94		
4. กฎหมายเกี่ยวกับเข้มข้ฉนรภยควรบังคับใช้กับผู้ขับรถยนต์ทุกชนิดทุกประเภทไม่ว่าจะเป็นรถเก่าหรือรถใหม่					
เคยประสบอุบัติเหตุรถยนต์	398	4.21	1.02	.23	-
ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถยนต์	837	4.19	1.13		

ตาราง 13 (ต่อ)

ประเด็น/ตัวแปร	N	$\bar{X}$	SD	t	นัยสำคัญ ที่ระดับ
5. ควรจะมีกฎหมายบังคับให้ผู้นั่งข้างหน้า คาดเข็มขัดนิรภัยด้วย					
เคยประสบอุบัติเหตุรถยนต์	398	4.36	.90	1.63	-
ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถยนต์	837	4.26	1.05		
6. รถรับส่งนักเรียนโดยเฉพาะควรจะมี กฎหมายให้มีเข็มขัดนิรภัยสำหรับ ผู้โดยสารทุกคน					
เคยประสบอุบัติเหตุรถยนต์	398	4.20	1.04	.64	-
ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถยนต์	837	4.16	1.10		
7. รถโดยสารที่เดินทางระหว่างจังหวัด ควรจะมีกฎหมายให้มีเข็มขัดนิรภัย สำหรับผู้โดยสารทุกคน					
เคยประสบอุบัติเหตุรถยนต์	398	4.20	1.02	.95	-
ไม่เคยประสบอุบัติเหตุรถยนต์	837	4.13	1.10		

ภาคผนวก ข

นักวิจัย



ผู้วิจัย

นักวิจัยหัวหน้าโครงการ

ศ.ดร.เสริมศักดิ์ วิชาลาภรณ์

นักวิจัยประจำโครงการ

รศ.ดร.โกวิท วงศ์สุรวัฒน์

รศ.วิญญา วิชาลาภรณ์

ผศ.โสภณ พวงสุวรรณ

นายบัณฑิต แทนพิทักษ์

นายปรีชา ขาเพชร

นักวิจัยผู้เก็บข้อมูลในจังหวัดต่าง ๆ

กรุงเทพมหานคร

ดร.สุชาติ ชีวพันธ์

ผศ.สุกัญญา ไรจนวิเชียร

นายไพศาล วิชาลาภรณ์

นายสำราญ ปิ่นทอง

นางมณฑาทิพย์ ไชยศักดิ์

สมุทรปราการ

นางณกุล สุขศิลา

ราชบุรี

นางสาวอุบล พวงสุวรรณ

นครปฐม

รศ.ธีรวัฒน์ นาคะบุตร

พระนครศรีอยุธยา

ผศ.ศันสนีย์ อีร์เอียรประภา

ฉะเชิงเทรา

ผศ.ปกรณ์ จันทร์ศิริ

นครสวรรค์

ผศ.ชุมพล ปานเกตุ

เชียงใหม่

รศ.ดร.เจตหล้า สุนทรวิภาต

ผศ.ดร.ประพันธ์ ธรรมไชย

อุดรธานี

ผศ.สุบิน แก้วยัง

ภูเก็ต

นายศุภชัย สกุลพิพัฒน์

นครศรีธรรมราช

นายศิลป์ชัย ยิ่งสกุล

สงขลา

นางอรุณี กาญจนสุวรรณ

อุดรธานี

ดร.ยืนยง ไทยใจดี

สกลนคร

รศ.ดร.ศักดิ์ไทย สุรกิจบวร

นครราชสีมา

ผศ.ดร.ศิริ เจริญวัย