

นโยบายส่งเสริมความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ: กรณีศึกษาการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารรถตู้โดยสาร สาธารณะในเขตสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร

The Policy to Promote Safety in Public Transport: A Case Study of Passengers Wearing A Seat Belt in Public Van, Bangkok Bus Terminal

นิรุตต์ สมศรี*

บทคัดย่อ

การศึกษานี้มีวัตถุประสงค์คือ 1) เพื่อศึกษาปัญหาการนำนโยบายส่งเสริมความปลอดภัยด้านการคาดเข็มขัดนิรภัยไปปฏิบัติของกองตรวจการขนส่งทางบก 2) เพื่อศึกษาพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารที่ใช้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะในเขตสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร 3) เพื่อเสนอแนะแนวทางในการนำนโยบายส่งเสริมความปลอดภัยด้านการคาดเข็มขัดนิรภัยไปปฏิบัติ ของกองตรวจการขนส่งทางบก โดยใช้การวิจัยเชิงคุณภาพและการวิจัยเชิงปริมาณผสมผสานกัน การวิจัยเชิงคุณภาพได้กำหนดกลุ่มตัวอย่างจากกองตรวจการขนส่งทางบกจำนวน 8 คน โดยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง เก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์ วิเคราะห์ข้อมูลโดยการวิเคราะห์เนื้อหา ส่วนการวิจัยเชิงปริมาณใช้กลุ่มตัวอย่างจากผู้โดยสารรถตู้โดยสารสาธารณะ จำนวน 400 คน

เก็บข้อมูลด้วยแบบสอบถาม วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ค่าเฉลี่ย, ร้อยละและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ส่วนการทดสอบสมมติฐานใช้สถิติ T-test และการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-way ANOVA) กรณีที่มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติจะใช้การทดสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ (LSD)

ผลการศึกษาพบว่า 1) ปัญหาด้านบุคลากรด้านการประชาสัมพันธ์ ด้านการปฏิบัติงาน และด้านความร่วมมือของประชาชน มีผลต่อการนำนโยบายส่งเสริมความปลอดภัยด้านการคาดเข็มขัดนิรภัยไปปฏิบัติให้สำเร็จของกองตรวจการขนส่งทางบก 2) ผู้โดยสารส่วนใหญ่มีการตระหนักถึงประโยชน์ในการคาดเข็มขัดนิรภัยและความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุอยู่ในระดับมากที่สุด ส่วนพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารรถตู้โดยสารสาธารณะนั้น ภาพรวม

* สาขาการจัดการความปลอดภัย คณะตำรวจศาสตร์ โรงเรียนนายร้อยตำรวจ

อยู่ในระดับเหมาะสม 3) ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ระดับพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถตู้โดยสารสาธารณะ จำแนกตามอายุ, รายได้ และการตระหนักถึงประโยชน์ในการคาดเข็มขัดนิรภัยแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 การตระหนักถึงความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 ส่วนเพศ, การศึกษา และประสบการณ์ในการประสบอุบัติเหตุทางถนนพบว่าไม่แตกต่างกัน

ข้อเสนอแนะ 1) ภาครัฐจะต้องมีนโยบายประชาสัมพันธ์อย่างต่อเนื่องเกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัยและกฎหมายจราจรในสื่อประชาสัมพันธ์ที่หลากหลายที่ประชาชนสามารถเข้าถึงได้ 2) ควรจะมีการสร้างทัศนคติและค่านิยม เพื่อก่อให้เกิดพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยที่ดีในสถานศึกษา 3) เจ้าหน้าที่ควรกดดันผู้โดยสารในการใช้เข็มขัดนิรภัยอย่างเข้มงวด โดยการเพิ่มจำนวนจุดตรวจ ระยะเวลาในการตรวจ เพื่อความต่อเนื่องในการปฏิบัติ 4) ควรมีการบูรณาการร่วมกับเจ้าหน้าที่จากหน่วยงานภายนอกอย่างต่อเนื่อง เพื่อเพิ่มประสิทธิภาพในการปฏิบัติงาน

คำสำคัญ: นโยบายความปลอดภัย, พฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัย

Abstract

The objectives of this research were 1) To study the problem of implementing the safety policy of wearing seat belt in the Land Transport Supervision Division. 2) To study behavior of passengers wearing a seat belt in Bangkok Bus Terminal area. 3) To provide guidance on the implementation of the safety policy of wearing seat belts in the Land Transport Supervision Division. Qualitative and

quantitative methodologies were implemented in this paper. In qualitative approach, information was collected through interview. 8 samples were from the Land Transport Supervision Division, by using a purposive sampling technique. Then the information was analyzed descriptively. In quantitative method, 400 Samples were from passengers commuting the public van. Questionnaires were used to collect data. Statistically, mean, percentage and standard deviation are computed. T-test and One-way ANOVA were used to test the hypotheses given. Fisher's Least Significant Difference (LSD) was further scrutinized in case of any statistically significant differences.

The research indicated that 1) Personal issue, public relations, operations and public participations effect on the achievement of implementing the seat belt policy in the Land Transport Supervision Division. 2) Most of passengers had the awareness level on benefit recognitions of wearing seat belt and severities of having an accident at the highest level. The behavioral level of passengers wearing a seat belt were at appropriate level. 3) The hypotheses testing found the behavioral level of wearing seat belts in public van with different age, monthly income and beneficial recognitions of wearing seat belt were statistically significant difference at 0.05 level. Beneficial recognitions on severities of having an accident was statistically significant difference at 0.01 level. There was no statistically significant difference in sex, education and road accidental experience.

Recommendations. 1) The public sector must have a continuous public relations policy regarding the use of seat belts and traffic law in various medias accessibly. 2) Schools should have a process of creating attitudes and values to promote decent behaviors of using seat belt. 3) Officials should tighten passengers in using seat belts rigorously. By increasing the number of checkpoints and inspective duration for continuity in practice. 4) Should have a continuously integration with officials from other agencies in order to enhance the work efficiency.

Keywords: safety policy, behavior of wearing seat belts

บทนำ

ข้อมูลจากศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน พบว่าในแต่ละปี ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนโดยเฉลี่ยประมาณ 13,000 คน และบาดเจ็บอีกกว่าล้านคน ซึ่งก่อให้เกิดความสูญเสียทางเศรษฐกิจกว่าปีละ 122,400 - 189,040 ล้านบาท หรือคิดเป็นร้อยละ 2.25 ถึง 3.48 ของผลิตภัณฑ์มวลรวมในประเทศ (GDP) และจากรายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2558 (Global Status Report on Road Safety 2015) ขององค์การอนามัยโลกเปิดเผยข้อมูลว่าประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิต 36.2 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน สูงเป็นอันดับ 2 (รองจากลิเบียที่เสียชีวิตถึง 73.4 คน) ซึ่งสูงกว่าค่าเฉลี่ย 2 เท่า โดยอัตราเฉลี่ยตายทั้งโลกจะอยู่ที่ 17.5 ต่อประชากรหนึ่งแสนคน

โดยอุบัติเหตุทางถนนที่ก่อให้เกิดการสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินมากที่สุด ได้แก่อุบัติเหตุจากรถโดยสารสาธารณะเมื่อเปรียบเทียบกับยานพาหนะประเภทอื่น ๆ เนื่องจากรถโดยสารสาธารณะเป็นรถที่ประชาชนนิยมใช้กันมากที่สุดในการเดินทาง เพราะเป็นยานพาหนะที่สะดวกและบรรทุกคนได้เป็นจำนวนมาก ประชาชนทุกระดับชั้นสามารถเข้าถึงได้ไม่ว่าจะมีรายได้น้อยหรือมากก็ตาม

โดยเฉพาะรถตู้โดยสารสาธารณะ ในรอบสิบปีที่ผ่านมา “รถตู้” ถูกจัดให้เป็นรถโดยสารยอดนิยม โดยมีจุดเด่นอยู่ตรงความเร็วและสะดวกสบาย การใช้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะจึงเป็นตัวเลือกที่ค่อนข้างตอบโจทย์ให้กับผู้โดยสารที่ต้องการความสะดวกและลดระยะเวลาเดินทาง จนแพร่ขยายความต้องการใช้บริการรถตู้โดยสารออกไปทั่วทุกภูมิภาคของประเทศ

จากการรวบรวมข้อมูลการเกิดอุบัติเหตุทางถนน โดยสาธารณะของเครือข่ายเฝ้าระวังอุบัติเหตุ มูลนิธิเพื่อผู้บริโภค ร่วมกับศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน ในช่วงเดือน ม.ค. - พ.ย. 2560 พบว่าในรอบปี 2560 รถตู้โดยสารสาธารณะมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุ 236 ครั้ง หรือ 21.5 ครั้ง/เดือน บาดเจ็บ 906 คน หรือ 82.4 คน/เดือน มีผู้เสียชีวิต 113 คน หรือ 10.3 คน/เดือน โดยถ้าหากนับการบรรทุกผู้โดยสารคันละ 11 คนแล้ว จะมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุมากกว่ารถบริการสาธารณะประเภทอื่นอย่างเห็นได้ชัด

ซึ่งเมื่อพิจารณาในส่วนของผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะแล้วนั้น แล้วการคาดเข็มขัดนิรภัยนั้นมีส่วนช่วยทำให้เกิดความปลอดภัยมากขึ้น และเป็นอุปกรณ์ที่ผู้โดยสารสามารถกระทำได้ด้วยตนเอง เนื่องจากในรถตู้โดยสารสาธารณะนั้นไม่สามารถติดตั้งถุงลมนิรภัยได้ครบทุกที่นั่ง จึงทำให้ผู้โดยสารนั้นต้องใช้เข็มขัดนิรภัยเพื่อลดการบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุ เพราะผู้โดยสารไม่มีทางหลบเลยวารถที่ให้บริการ

มีสภาพสมบูรณ์พร้อมใช้งานหรือไม่ สิ่งเดียวที่สามารถทำได้ คือ การคาดเข็มขัดนิรภัยเพื่อป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงเมื่อเกิดอุบัติเหตุเท่านั้น (ขจรศักดิ์ จันทร์พานิชย์ และคณะ, 2552: 5)

แต่อย่างไรก็ตามก็ยังมีข่าวเกี่ยวกับอุบัติเหตุที่เกิดกับรถตู้โดยสารสาธารณะปรากฏอยู่เป็นระยะ ซึ่งบ่อยครั้งที่อุบัติเหตุเหล่านั้นได้สร้างความสูญเสียให้กับชีวิตและทรัพย์สินเป็นจำนวนมาก ซึ่งอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้นสามารถบรรเทาลงได้โดยการใช้เข็มขัดนิรภัยเข้าช่วย แต่เนื่องจากที่ผ่านมาผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารก็ยังไม่มีความใส่ใจเท่าที่ควรในการคาดเข็มขัดนิรภัย ถึงแม้ว่าทางบริษัทผู้ผลิตรถหรือผู้ประกอบการจะทำการติดตั้งเข็มขัดนิรภัยให้มาแล้วก็ตาม

จากปัญหาที่กล่าวมาข้างต้น ผู้วิจัยจึงมีแนวคิดที่จะศึกษาการนำนโยบายส่งเสริมความปลอดภัยเรื่องการคาดเข็มขัดนิรภัยไปปฏิบัติของกองตรวจการขนส่งทางบก ซึ่งเป็นหน่วยงานที่มีหน้าที่ควบคุม ตรวจสอบและบังคับใช้กฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก กฎหมายว่าด้วยรถยนต์ อนุสัญญาหรือความตกลงระหว่างประเทศ และกฎหมายอื่นที่เกี่ยวข้อง รวมทั้งศึกษาพฤติกรรมของผู้โดยสารในการคาดเข็มขัดนิรภัย ที่ใช้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะหมวด 2 ณ สถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานครทั้ง 3 แห่ง เพื่อนำผลการศึกษาไปหาแนวทางควบคุมดูแลความปลอดภัยเกี่ยวกับรถตู้โดยสารสาธารณะ และหาทางส่งเสริมให้ ประชาชนหันมาคาดเข็มขัดนิรภัยในรถตู้โดยสารสาธารณะ เพื่อลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตต่อไป

วัตถุประสงค์การวิจัย

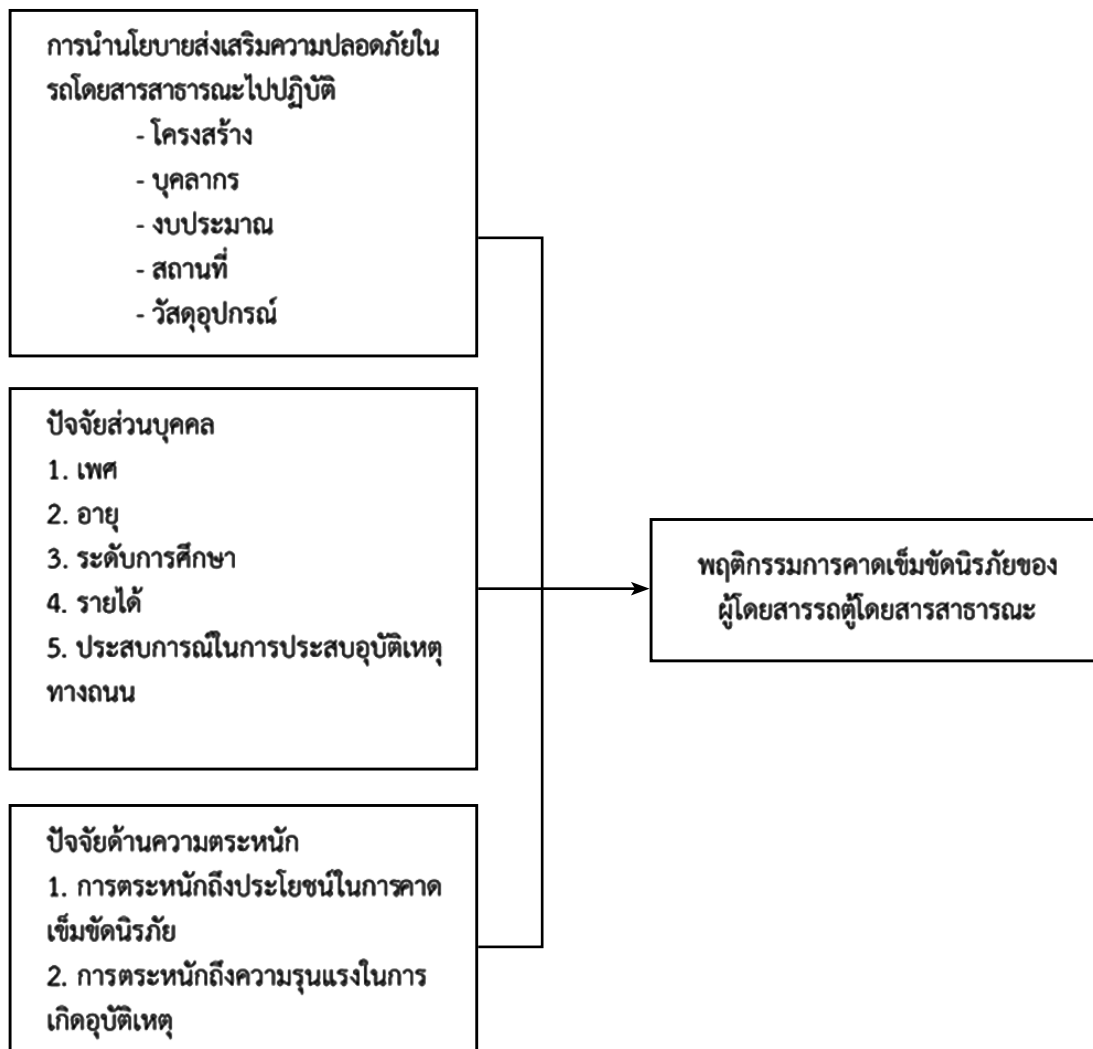
1. ศึกษาปัญหาการนำนโยบายส่งเสริมความปลอดภัยด้านการคาดเข็มขัดนิรภัยไปปฏิบัติของกองตรวจการขนส่งทางบก
2. ศึกษาพฤติกรรมในการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารที่ใช้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะในเขตสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร
3. เสนอแนะแนวทางในการนำนโยบายส่งเสริมความปลอดภัยด้านการคาดเข็มขัดนิรภัยไปปฏิบัติของกองตรวจการขนส่งทางบก

ประโยชน์ที่ได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงแนวทางและปัญหาอุปสรรคในการนำนโยบายส่งเสริมความปลอดภัย กรณีการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารในรถตู้โดยสารสาธารณะไปปฏิบัติของกองตรวจการขนส่งทางบก
2. ทำให้ทราบถึงพฤติกรรมในการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารรถตู้โดยสารสาธารณะ
3. ได้แนวทางหรือมาตรการที่เหมาะสมที่เกี่ยวข้องกับการนำนโยบายส่งเสริมความปลอดภัยกรณีการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารมาใช้ เพื่อให้เกิดความปลอดภัยต่อผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะมากยิ่งขึ้น

กรอบแนวคิดงานวิจัย

วิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ศึกษา แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ซึ่งผู้วิจัยได้กำหนดกรอบแนวคิดในการวิจัย ซึ่งแสดงระหว่างตัวแปรต้นและตัวแปรตามไว้ดังนี้



ภาพแสดงกรอบแนวคิดในการศึกษา

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ เป็นการศึกษาวิจัยแบบผสมผสาน โดยวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) และการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ที่มุ่งศึกษาถึงนโยบายส่งเสริมความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ โดยมีกระบวนการและขั้นตอน ดังนี้

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1) การวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) ประชากร คือ ผู้โดยสารรถตู้โดยสาร

สาธารณะ หมวด 2 และเนื่องจากประชากรมีจำนวนมาก ไม่ทราบจำนวนประชากรที่แน่ชัด ผู้วิจัยจึงใช้การกำหนดกลุ่มตัวอย่างโดยคำนวณจากสูตรของ W.G. Cochran (Cochran, 1963) โดยกำหนดระดับค่าความเชื่อมั่นร้อยละ 95 และระดับค่าความคลาดเคลื่อนร้อยละ 5 ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 400 คน โดยการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental Sampling)

2) การวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) ประชากร คือ ผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ (ข้าราชการและลูกจ้างประจำ) ของกองตรวจการขนส่ง

ทางบก โดยผู้วิจัยได้กำหนดกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 8 คน โดยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive Sampling) เก็บข้อมูลโดยการสัมภาษณ์วิเคราะห์ข้อมูล โดยการวิเคราะห์เนื้อหา

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

การวิจัยเชิงคุณภาพ ใช้วิธีการสัมภาษณ์แบบ มีโครงสร้าง โดยได้จัดทำแบบสัมภาษณ์เชิงลึก (In-Depth Interview) สำหรับผู้บริหารและเจ้าหน้าที่ ของกองตรวจการขนส่งทางบก เกี่ยวกับการส่งเสริม การคาดเข็มขัดนิรภัยในรถตู้โดยสารสาธารณะ

การวิจัยเชิงปริมาณ เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ครั้งนี้ ผู้วิจัยได้สร้างแบบสอบถาม โดยแบ่งออกเป็น 4 ตอนดังนี้

ตอนที่ 1 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง คือ เพศ อายุ ระดับการศึกษา รายได้ ประสบการณ์ในการประสบอุบัติเหตุทางถนน เป็นลักษณะคำถามที่กำหนดคำตอบให้เลือก (Check List)

ตอนที่ 2 แบบสอบถามถึงการตระหนักถึง ประโยชน์ในการคาดเข็มขัดนิรภัย และการตระหนักถึง ความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุเป็นลักษณะคำถาม ที่กำหนดคำตอบให้เลือก ตามมาตราส่วนของลิเคิร์ต (Likert Scale) ซึ่งแบ่งระดับการให้คะแนนออกเป็น 5 ระดับ คือ มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย น้อยที่สุด โดยให้ผู้ตอบเลือกตอบเพียงข้อเดียว

ตอนที่ 3 แบบสอบถามพฤติกรรมของ ผู้โดยสารรถตู้โดยสารสาธารณะในการคาดเข็มขัดนิรภัย โดยแบบสอบถามส่วนนี้มีลักษณะเป็นแบบมาตราส่วน ประมาณค่า (Rating Scales) 5 ระดับ ตามมาตราส่วน ของลิเคิร์ต (Likert Scale) ซึ่งแบ่งระดับการให้คะแนน ออกเป็น 5 ระดับ คือ มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย น้อยที่สุด โดยให้ผู้ตอบเลือกตอบเพียงข้อเดียว

ตอนที่ 4 เป็นแบบสอบถามปลายเปิด เพื่อให้ ผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะแสดงความคิดเห็น

ข้อเสนอแนะที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยในการ โดยสารรถตู้โดยสารสาธารณะ

โดยผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามให้ผู้เชี่ยวชาญ ตรวจสอบข้อคำถามแล้วนำไปทดลองกับกลุ่มประชากร ที่คล้ายคลึงกับประชากรที่ใช้ศึกษาจริง จำนวน 30 ชุด จากนั้นนำมาวิเคราะห์หาความเชื่อมั่น (Reliability) โดยการหาค่าสัมประสิทธิ์อัลฟา ของครอนบาช (Cronbach's Alpha Coefficient) โดยโปรแกรม คอมพิวเตอร์สำเร็จรูป ได้ค่าความเชื่อมั่นอยู่ที่ .822

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยเชิงคุณภาพ วิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จาก การสัมภาษณ์ด้วยวิธีวิเคราะห์เนื้อหา (content analysis) จากนั้นสรุปความ

การวิจัยเชิงปริมาณ วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ประกอบด้วย ร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation) วิเคราะห์ข้อมูล ด้วยสถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistics) เพื่อทดสอบสมมติฐาน และอธิบายระหว่างตัวแปรต้น และตัวแปรตามการศึกษา ได้แก่ T-test และ One-way ANOVA เพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างกลุ่ม กรณีพบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติจะ ทำการตรวจสอบความแตกต่างเป็นรายคู่ โดยใช้วิธี Fisher's Least Significant Difference (LSD) ที่ระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ .05

สรุปผลการวิจัย

ผลการวิจัยเชิงปริมาณ

1. การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบ แบบสอบถาม สรุปได้ดังนี้ ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน 206 คน คิดเป็นร้อยละ 51.5 ส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 20-30 ปี จำนวน 243 คน คิดเป็นร้อยละ 60.8 รองลงมาคืออายุต่ำกว่า 20 ปี จำนวน 68 คน คิดเป็นร้อยละ 17.0 ส่วนใหญ่มีระดับการศึกษา

ปริญญาตรี จำนวน 232 คน คิดเป็นร้อยละ 58.0 รองลงมา มีระดับการศึกษามัธยมศึกษาตอนปลาย/ปวช. จำนวน 103 คน คิดเป็นร้อยละ 25.75 ส่วนใหญ่มีรายได้ระหว่าง 10,001 - 20,000 บาท จำนวน 162 คน คิดเป็นร้อยละ 40.5 รองลงมา มีรายได้ต่ำกว่า 10,000 บาท จำนวน 131 คน คิดเป็นร้อยละ 32.75 ส่วนใหญ่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 231 คน คิดเป็นร้อยละ 57.8 และเคยประสบอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 169 คน คิดเป็นร้อยละ 42.3

2. การวิเคราะห์การตระหนักถึงประโยชน์ในการคาดเข็มขัดนิรภัยและการตระหนักถึงความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุ ผู้ตอบแบบสอบถามมีระดับการตระหนักถึงประโยชน์ในการคาดเข็มขัดนิรภัยภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด และมีระดับการตระหนักถึงความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุโดยรวมอยู่ในระดับมากที่สุด

3. การวิเคราะห์พฤติกรรมของผู้โดยสารรถตู้โดยสารสาธารณะในการคาดเข็มขัดนิรภัย ผู้ตอบแบบสอบถามมีพฤติกรรมในการคาดเข็มขัดนิรภัยโดยภาพรวมอยู่ในระดับเหมาะสม

4. เปรียบเทียบระดับพฤติกรรมในการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถตู้โดยสารสาธารณะ จำแนกตามเพศ, อายุ, ระดับการศึกษา, รายได้ต่อเดือน, ประสบการณ์ในการประสบอุบัติเหตุทางถนน, การตระหนักถึงประโยชน์ในการคาดเข็มขัดนิรภัย และการตระหนักถึงความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ดังนี้

4.1 ผู้โดยสารที่มีเพศแตกต่างกัน มีระดับพฤติกรรมในการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถตู้โดยสารสาธารณะไม่แตกต่างกัน

4.2 ผู้โดยสารที่มีอายุแตกต่างกัน จะมีพฤติกรรมในการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถตู้โดยสารสาธารณะแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดย 1) กลุ่มอายุระหว่าง 31 - 40 ปี และระหว่าง 41-50 ปี มีระดับพฤติกรรมในการคาดเข็มขัดนิรภัยดีกว่ากลุ่มอายุต่ำกว่า 20 ปี และอายุ 20 - 30 ปี 2) กลุ่มอายุ

20 - 30 ปี มีระดับพฤติกรรมในการคาดเข็มขัดนิรภัยดีกว่ากลุ่มอายุต่ำกว่า 20 ปี

4.3 ผู้โดยสารที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีระดับพฤติกรรมในการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถตู้โดยสารสาธารณะไม่แตกต่างกัน

4.4 ผู้โดยสารที่มีระดับรายได้ต่อเดือนแตกต่างกัน มีระดับพฤติกรรมในการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถตู้โดยสารสาธารณะแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดย กลุ่มผู้โดยสารที่มีรายได้ระหว่าง 10,001-20,000 บาท และ 20,001-30,000 บาท มีระดับพฤติกรรมในการคาดเข็มขัดนิรภัยดีกว่ากลุ่มที่มีรายได้ต่ำกว่า 10,000 บาท

4.5 ผู้โดยสารที่มีประสบการณ์ในการประสบอุบัติเหตุทางถนนแตกต่างกัน มีระดับพฤติกรรมในการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถตู้โดยสารสาธารณะไม่แตกต่างกัน

4.6 เปรียบเทียบระดับพฤติกรรมในการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถตู้โดยสารสาธารณะ จำแนกตามการตระหนักถึงประโยชน์ในการคาดเข็มขัดนิรภัย พบว่า ผู้โดยสารที่มีการตระหนักถึงประโยชน์ในการคาดเข็มขัดนิรภัยแตกต่างกัน มีระดับพฤติกรรมในการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถตู้โดยสารสาธารณะแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดย 1) กลุ่มที่มีการตระหนักถึงประโยชน์ในการคาดเข็มขัดนิรภัยอยู่ในระดับมากที่สุด มีระดับพฤติกรรมในการคาดเข็มขัดนิรภัยดีกว่ากลุ่มที่มีการตระหนักถึงประโยชน์ในการคาดเข็มขัดนิรภัยอยู่ในระดับปานกลาง 2) กลุ่มที่มีการตระหนักถึงประโยชน์ในการคาดเข็มขัดนิรภัยอยู่ในระดับมากที่สุด มีระดับพฤติกรรมในการคาดเข็มขัดนิรภัยดีกว่ากลุ่มที่มีการตระหนักถึงประโยชน์ในการคาดเข็มขัดนิรภัยอยู่ในระดับมาก

4.7 ผู้โดยสารที่มีการตระหนักถึงความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุแตกต่างกัน มีระดับพฤติกรรมในการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถตู้โดยสาร

สาธารณะแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยกลุ่มผู้โดยสารที่มีการตระหนักถึงความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุอยู่ในระดับมากที่สุด มีระดับพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยดีกว่ากลุ่มผู้โดยสารที่มีการตระหนักถึงความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุมาก

ผลการวิจัยเชิงคุณภาพ

1. ปัญหาด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติ ผู้ปฏิบัติงานบางท่านเห็นว่ายังไม่บรรลุตามเป้าหมายที่พึงประสงค์ของรัฐบาล เพราะข้อมูลสถิติที่ปรากฏชี้ให้เห็นว่ายังมีอัตราการเสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุสูงขึ้น เมื่อเทียบกับอัตราการเกิดอุบัติเหตุ อาจสืบเนื่องมาจากปัจจัยตัวแปรหลายประการ เช่น บุคลากรที่ไม่เพียงพอในการบังคับใช้นโยบาย ผู้บังคับใช้นโยบายมุ่งเน้นการกดดันไปที่ผู้ประกอบการหรือพนักงานขับรถ ทำให้ผู้โดยสารไม่สนใจนโยบายเท่าที่ควร หรือที่ตัวของผู้โดยสารเอง เป็นต้น รัฐบาลควรเพิ่มมาตรการที่ทุกหน่วยงานสามารถปฏิบัติได้อย่างประสานสอดคล้องกัน อีกทั้งทุกหน่วยต้องจริงจังในการบังคับใช้มาตรการ ไม่ใช่บังคับใช้เพียงแค่หน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งเท่านั้น ถึงแม้ว่านโยบายการคาดเข็มขัดนิรภัยนี้จะมีการเพิ่มโทษปรับขึ้นมา แต่ถ้าหากไม่สามารถบังคับใช้ได้ อย่างทั่วถึงหรือมีการละเลยก็อาจจะมียกเว้นเช่นเดียวกับการสวมหมวกนิรภัยในรถจักรยานยนต์ที่ไม่สามารถบังคับใช้ได้อย่างจริงจัง หรือมาตรการทางจราจรอื่น ๆ ที่บังคับใช้ได้เพียงชั่วคราวครั้งชั่วคราวเท่านั้น

2. ปัญหาด้านการประชาสัมพันธ์นโยบาย นโยบายนี้รัฐบาลให้ความสำคัญเป็นอย่างมาก เพราะได้มีการใช้มาตรา 44 ออกมากำหนดโดยเฉพาะ ส่วนทางด้านประชาสัมพันธ์นั้น หน่วยงานของรัฐก็ดำเนินการอย่างต่อเนื่อง ทั้งป้ายรณรงค์ ป้ายเตือนที่ติดด้านในตัวรถ รวมถึงขอความร่วมมือผู้ประกอบการโดยขอให้ช่วยประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทั่วไปทราบถึงข้อบังคับเกี่ยวกับบทลงโทษและประโยชน์ในการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสาร แต่ทั้งนี้ประชาชนโดยทั่วไปก็มักจะ

รับทราบแต่ไม่สนใจจะปฏิบัติตามเท่าที่ควร ยกเว้นโดนเจ้าหน้าที่รัฐตักเตือนเท่านั้น จึงควรมีการประชาสัมพันธ์อย่างตรงจุด เช่น การปลูกฝังเยาวชนโดยสถานศึกษา การจัดกิจกรรมโดยกลุ่มชมรมต่าง ๆ หรือการใช้สื่อที่ประชาชนสามารถเข้าถึงได้ทุกวัย เช่น การสอดแทรกในสื่อบันเทิงต่าง ๆ ละคร ภาพยนตร์ หรือผู้มีอิทธิพลในด้านต่าง ๆ เพื่อให้ประชาชนเข้าถึงได้ง่าย เป็นต้น

3. ปัญหาด้านบุคลากร เนื่องจากมติคณะรัฐมนตรี ที่ไม่มีนโยบายบรรจุข้าราชการเพิ่ม โดยเฉพาะกองตรวจการขนส่งทางบก ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบครอบคลุมทั่วประเทศ โดยเฉพาะรถสาธารณะซึ่งมีประมาณสองแสนกว่าคัน จึงทำให้อัตรากำลังพลไม่เพียงพอ จนการปฏิบัติตามนโยบายนั้นไม่สามารถทำได้อย่างต่อเนื่อง ยกเว้นในช่วงเทศกาลสำคัญที่จะมีเจ้าหน้าที่จากหลายภาคส่วน อาจทำให้ผู้โดยสารเข้าใจผิดว่า เจ้าหน้าที่รัฐจะเข้มงวดเฉพาะช่วงเทศกาลสำคัญเท่านั้น โดยผู้บริหารต้องการบุคลากรเพิ่มประมาณ 2 เท่าตัว คือจาก 200 คน สมควรที่จะเพิ่มเป็น 400 คน แนวทางแก้ไขในปัจจุบันคือการบรรจุลูกจ้างทดแทนกำลังพลในส่วนที่ขาดแคลน และการทำงานแบบบูรณาการร่วมกับหน่วยงานอื่น เพื่อชดเชยการขาดแคลนบุคลากร ในส่วนของการทดแทนกำลังพลในอนาคต กองตรวจการขนส่งทางบกได้ทำเรื่องขออัตรากำลังพลเพิ่มไปที่สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการพลเรือน

4. ปัญหาด้านความมีส่วนร่วมของประชาชน นโยบายนี้เป็นนโยบายที่ทุกภาคส่วนให้ความสำคัญ โดยเฉพาะเรื่องเข็มขัดนิรภัย โดยเฉพาะตัวผู้ใช้เข็มขัดนิรภัยเองจะต้องมีจิตสำนึก ตระหนักถึงความปลอดภัยของตนเองก่อน เพราะหลังจากที่รถได้เดินทางออกจากสถานีต้นทางแล้ว ผู้โดยสารส่วนมากจะปลดเข็มขัดนิรภัยออกในระหว่างการเดินทาง เนื่องจากจิตสำนึกของผู้โดยสารโดยส่วนใหญ่จะคาดเข็มขัดนิรภัยเพียงเพื่อให้รอดจากการถูกตักเตือนหรือการถูกเปรียบเทียบปรับเท่านั้นเอง ไม่ใช้การคาดเพื่อความปลอดภัยของตนเอง

และเนื่องจากนิสสัยคนไทยไม่ชอบการบังคับและการถูกตักเตือน จึงส่งผลให้พนักงานขับรถไม่ยอมมีปัญหากับผู้โดยสาร เนื่องจากตนเองนั้นเป็นผู้บริการ เลยทำให้พนักงานขับรถตักเตือนผู้โดยสารก็ต่อเมื่อจะถูกเจ้าหน้าที่รัฐตรวจสอบ หรือตนเองเสียผลประโยชน์เท่านั้น

5. ปัญหาด้านการปฏิบัติงาน การตรวจสอบผู้ที่คาดหรือไม่คาดเข็มขัดนิรภัยนั้น จะพบว่าเจ้าหน้าที่รัฐจะใช้วิธีการสุ่มตรวจจรถูผู้โดยสาร โดยต้องให้รถผู้โดยสารหยุดอยู่กับที่ จึงสามารถตรวจผู้โดยสารได้ว่าคาดเข็มขัดนิรภัยหรือไม่ ไม่สามารถสังเกตจากภายนอกได้ เพราะโดยส่วนมากรถผู้โดยสารในประเทศไทยนั้นติดฟิล์มกันแดด หรือมีผ้าม่านบังแสงแดดทุกคัน สิ่งนี้อาจทำให้ผู้โดยสารละเลยในการคาดเข็มขัดนิรภัย เพราะคิดว่าเจ้าหน้าที่รัฐไม่สามารถสังเกตเห็นได้ และเกิดเป็นพฤติกรรมที่ไม่ดีในการคาดเข็มขัดนิรภัย

อภิปรายผลการวิจัย

จากการทบทวนวรรณกรรมและผลการวิจัย ผู้วิจัยจะอภิปรายผลการวิจัยตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย ดังนี้

1. ปัญหาการนำนโยบายส่งเสริมความปลอดภัยด้านการคาดเข็มขัดนิรภัยไปปฏิบัติของกองตรวจการขนส่งทางบก ผู้วิจัยได้สรุปประเด็นไว้ดังนี้

1.1 ปัญหาด้านการนำนโยบายไปปฏิบัติ นโยบายส่งเสริมความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะ กรณีการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะนี้ มีความเหมาะสมที่จะนำมาบังคับใช้เพื่อลดการสูญเสียและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุของผู้โดยสารเป็นอย่างมาก มีความเหมาะสมอย่างยิ่งต่อบริษัทขนส่งไทย ที่มีอัตราการสูญเสียและบาดเจ็บจากท้องถนนสูงเป็นลำดับต้นๆ ของโลก อีกทั้งเป็นความพยายามของภาครัฐ ที่จะหาทางลดการสูญเสียและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุของรถผู้โดยสารสาธารณะที่นับวันมีแต่จะสูงขึ้น ทางภาครัฐจึง

ได้ได้มีมติกำหนดให้ปี พ.ศ. 2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน แต่การดำเนินการตามนโยบายส่งเสริมความปลอดภัยนี้ ส่วนมากมักจะเกิดขึ้นในช่วงเทศกาลเท่านั้น ทั้งนี้อาจสืบเนื่องมาจากรถโดยสารส่วนมากมักจะเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลหยุดยาว เนื่องจากจะมีรถเป็นจำนวนมากที่เดินทาง อีกทั้งรัฐบาลก็อาจคิดว่าหากลดสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางท้องถนนในช่วงเทศกาล ก็จะทำให้ภาพรวมสถิติของอุบัติเหตุที่ลดลงน้อยลง โดยเจ้าหน้าที่รัฐก็สามารถบังคับใช้กฎหมายและระณรงค์กันได้อย่างเต็มที่ สามารถตรวจสอบได้ทั้งพนักงานขับรถและผู้โดยสาร และอีกสาเหตุหนึ่งก็คือ นโยบายนี้ไม่ได้บังคับกับรถโดยสารทุกประเภท จึงอาจทำให้ผู้โดยสารเกิดความสับสนและละเลยในการคาดเข็มขัดนิรภัยอยู่บ่อยครั้ง ถึงแม้จะมีโทษปรับก็ตาม แต่ก็จะมีมักปฏิบัติไปด้วยความเคยชิน โดยจะคาดก็ต่อเมื่อมีเจ้าหน้าที่รัฐเข้ามาตักเตือน โดยที่ส่วนมากไม่ทราบด้วยว่าจะต้องถูกปรับจากการไม่คาดเข็มขัดนิรภัย เพราะการประชาสัมพันธ์นั้นอาจจะไม่ทั่วถึง มีเพียงแค่ผู้ที่เคยใช้บริการเป็นประจำเท่านั้นที่จะทราบถึงนโยบายนี้

โดยแนวทางแก้ไข หน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรจะต้องศึกษาวิเคราะห์เปรียบเทียบมาตรการการบังคับใช้นโยบายการคาดเข็มขัดนิรภัยของประเทศไทยกับประเทศที่มีอัตราการคาดเข็มขัดนิรภัยสูง และกำหนดให้มีการใช้นโยบายเป็นภาพรวมเนื่องจากรถโดยสารประจำทางประเภทอื่น เช่น รถโดยสารประจำทางปรับอากาศขนาดเล็ก หรือรถโดยสารประจำทางขนาดเล็ก หมวด 1 ก็ไม่มีการติดตั้งเข็มขัดนิรภัย จึงอาจทำให้ผู้ใช้บริการเกิดความสับสนหรือสงสัยในนโยบายที่ออกมาบังคับใช้ว่าไม่มีมาตรฐาน หรืออาจจะไม่สามารถบังคับใช้ได้จริงในรถโดยสารทุกประเภท ซึ่งสอดคล้องกับการสัมภาษณ์ของผู้บริหารที่กล่าวว่าในปัจจุบันนี้ กรมการขนส่งทางบกได้ดำเนินการปรับปรุงกฎหมาย 2 ฉบับ คือ

พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ. 2522 และพ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ. 2522 โดยรวมเข้าเป็นฉบับเดียวกัน เพื่อเป็นการเพิ่มประสิทธิภาพในการควบคุมและกำกับการใช้รถ และการประกอบการขนส่งให้เป็นมาตรฐานเดียวกัน โดยปรับปรุงรายละเอียดของกฎหมายให้เป็นเครื่องมือในการควบคุมกำกับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ให้มากขึ้น รวมถึงปรับปรุงเพิ่มบทลงโทษ อีกทั้งภาครัฐควรเพิ่มมาตรการส่งเสริมความปลอดภัยที่ทุกหน่วยงานสามารถปฏิบัติได้อย่างประสานสอดคล้องกัน และทุกหน่วยต้องจริงจังในการบังคับใช้มาตรการ

1.2 ปัญหาด้านการประชาสัมพันธ์ นโยบายส่งเสริมความปลอดภัย กรณีการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะนี้รัฐบาลให้ความสำคัญเป็นอย่างมาก เพราะได้มีการใช้มาตรา 44 ออกมากำหนด โดยเฉพาะเพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้โดยสารมากขึ้น เพราะปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการก่อตัวของทัศนคติประการหนึ่ง คือ สื่อมวลชนซึ่งเป็นแหล่งข้อมูลสำคัญที่บุคคลสามารถสร้างทัศนคติต่อสิ่งที่ไม่เคยประสบด้วยตนเองได้ (Schiffman and Kanuk, 2007) ทางภาครัฐจึงมีการใช้สื่อประชาสัมพันธ์ ทั้งป้ายรณรงค์ ป้ายเตือนที่ติดด้านในตัวรถ และการประชาสัมพันธ์ต่อหน้าเมื่อเจ้าหน้าที่ผู้ปฏิบัติเจอผู้โดยสารเพื่อให้ประชาชนมีความตระหนักถึงประโยชน์ในการคาดเข็มขัดนิรภัย และตระหนักถึงความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุหากไม่คาดเข็มขัดนิรภัย แต่ประชาชนโดยทั่วไปก็มักจะรับทราบแต่ไม่สนใจจะปฏิบัติตามเท่าที่ควร อาจจะเป็นได้ว่า สื่อประชาสัมพันธ์ต่าง ๆ ที่หน่วยงานรัฐจัดทำขึ้นนั้น ส่วนหนึ่งเป็นสิ่งที่ประชาชนทั่วไปทราบอยู่แล้ว ว่าเข็มขัดนิรภัยมีประโยชน์อย่างไร ถ้าไม่คาดเข็มขัดนิรภัยจะบาดเจ็บอย่างไร

แนวทางแก้ปัญหาคือภาครัฐควรมีการประชาสัมพันธ์ให้ตรงกับกลุ่มคน โดยเฉพาะวัยเยาวชนซึ่งในปัจจุบันนี้มีความสามารถในการเข้าถึงสื่อ

ได้หลากหลายและทันสมัย ทั้งสื่อทางโทรทัศน์ วิทยุ และทางระบบอินเทอร์เน็ต โดยการใช้ผู้ทรงอิทธิพลทางความคิด ดารา หรือเยาวชนต้นแบบ (Idol) ที่มีชื่อเสียงเป็นที่รู้จักในหมู่เยาวชนมาช่วยในการประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับการคาดเข็มขัดนิรภัย เช่น การแฝงเข้าไปในละครที่มีผู้ติดตามมาก การแฝงเข้าไปในสื่อโฆษณาเพื่อให้เยาวชนได้เกิดภาพจำซึ่งจะช่วยเชื่อมโยงและทำให้เยาวชนเข้าถึงประเด็นได้ง่ายกว่า เนื่องจากเยาวชนเองจะให้ความสนใจมากเป็นพิเศษ เป็นบุคคลที่ตนเองชื่นชอบ และเกิดการเลียนแบบ และมีทัศนคติที่ดีก่อให้เกิดเป็นพฤติกรรมในที่สุด ซึ่งสอดคล้องกับแนวความคิดของ ทฤษฎีการเรียนรู้ (ประสาร มาลากุล ณ อยุธยา และคณะ, 2527) ที่กล่าวว่าการเรียนรู้จากการเลียนแบบตัวอย่าง จะทำให้เกิดการเรียนรู้ จะส่งผลต่อการก่อตัวของทัศนคติ นอกเหนือจากการใช้ป้ายรณรงค์หรือสติ๊กเกอร์ที่ติดตามรถเท่านั้น อีกลักษณะหนึ่งคือผู้ประกอบการและพนักงานขับรถต้องช่วยในการประชาสัมพันธ์นโยบายคาดเข็มขัดนิรภัยให้กับผู้โดยสารอย่างจริงจัง มีมาตรการสำหรับผู้ที่ไม่ปฏิบัติตาม เช่นการให้ออกรถ ถ้าผู้โดยสารคนใดคนหนึ่งไม่คาดเข็มขัดนิรภัย เป็นต้น

1.3 ปัญหาด้านบุคลากร จากผลการสัมภาษณ์ผู้บริหารได้กล่าวว่า กองตรวจการขนส่งทางบกนั้นมีความต้องการบุคลากรเพิ่มเติม ประมาณ 2 เท่า คือจาก 200 คน เพิ่มขึ้นเป็น 400 คน เพราะในปัจจุบันนี้จะต้องใช้กำลังพลเป็นจำนวนมาก ก็จะใช้การบูรณาการจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้องทำให้ปฏิบัติงานได้เพียงครั้งคราวเท่านั้น อาจจะทำให้การปฏิบัติงานไม่ประสบความสำเร็จ

แนวทางแก้ไขก็คือ ควรจะมีการเพิ่มอัตรากำลังพลผู้ปฏิบัติงาน ซึ่งสอดคล้องกับการสัมภาษณ์ในระดับผู้บริหารที่กล่าวว่า ในปัจจุบันได้บรรจุลูกจ้างทดแทน แต่ก็จะมีขาดในเรื่องของความยั่งยืนของอาชีพ ในส่วนของการทดแทนกำลังพลในอนาคต

นั้น กองตรวจการขนส่งทางบกได้ทำเรื่องขอเพิ่มอัตรา กำลังพลไปที่สำนักงานคณะกรรมการข้าราชการ พลเรือน ซึ่งปัจจุบันก็ได้รับการเพิ่มอัตรากำลังพลเป็น ประจำทุกปี แต่ก็ยังเป็นจำนวนน้อย

1.4 ปัญหาด้านความมีส่วนร่วมของ ประชาชน จากการสัมภาษณ์พบว่าทั้งกลุ่มผู้บริหารและ ตัวผู้ปฏิบัติงานในกองตรวจการขนส่งทางบก มีความ เห็นตรงกันในเรื่องความมีส่วนร่วมของประชาชนเกี่ยว กับ การคาดเข็มขัดนิรภัย ในแง่ของจิตสำนึกในการคาด เข็มขัดนิรภัย โดยไม่ต้องมีการใช้มาตรการลงโทษ โดยเมื่อสังเกตจากสถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถตู้ โดยสารเปรียบเทียบกับกัน ในปี พ.ศ. 2559 และ พ.ศ. 2560 จะพบว่ายอดผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตก็ยังมีแนวโน้มเพิ่ม ขึ้น ทั้ง ๆ ที่จำนวนครั้งการเกิดอุบัติเหตุมีจำนวนไม่ต่าง กันซึ่งความเป็นจริงแล้ว ถ้าผู้โดยสารคาดเข็มขัดนิรภัย ในระหว่างโดยสาร ยอดผู้บาดเจ็บและเสียชีวิต ก็สมควรที่จะคงที่หรือลดลง

แนวทางการแก้ปัญหา นั้น ภาครัฐ และภาคเอกชนจำเป็นต้องส่งเสริมและสร้างความรู้ ความเข้าใจอันดีเกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัย ให้ ประชาชนมีส่วนร่วม ให้ประชาชนเข้าใจว่านโยบาย การคาดเข็มขัดนิรภัยนั้นทำขึ้นมาเพื่อประชาชนเอง เพื่อช่วยให้ประชาชนลดอัตราการบาดเจ็บจาก อุบัติเหตุ ซึ่งสอดคล้องกับผลการสัมภาษณ์จาก ข้าราชการระดับผู้บริหาร และระดับผู้ปฏิบัติของกอง ตรวจการขนส่งทางบก ที่ให้ความเห็นว่าไม่พบปัญหาใน ส่วนของผู้ปฏิบัติตามนโยบายแต่ปัญหาที่พบเนื่องจาก ขาดความมีส่วนร่วมของประชาชน

อีกแนวทางหนึ่งนั้นคือ สถานศึกษา ควรส่งเสริมความรู้ให้กับเยาวชนที่กำลังศึกษาอยู่ใน สถานศึกษานั้น ๆ ซึ่ง Bloom (1976) กล่าวว่า ค่านิยม ความรู้สึก ความซาบซึ้ง ทศนคติ ความเชื่อ ความสนใจ และคุณธรรม พฤติกรรมด้านนี้อาจไม่เกิดขึ้นทันที ดังนั้นการจัดกิจกรรมการเรียนการสอน และสอดแทรก

คุณประโยชน์ของเข็มขัดนิรภัยอยู่ตลอดเวลา จะทำให้ พฤติกรรมของนักเรียนหรือเยาวชนเปลี่ยนไปใน แนวทางที่พึงประสงค์ได้ เนื่องจากสถานศึกษานั้น สามารถฝึกอบรมได้เป็นจำนวนมากในคราวเดียวกัน และอีกทางหนึ่งคือผู้ปกครองควรอบรมบุตรหลานให้มีความเข้าใจอันดีต่อการใช้เข็มขัดนิรภัย ว่าช่วยลด อุบัติเหตุ และต้องทำตัวเป็นตัวอย่างในการโดยสารรถ แต่ละครั้ง ทั้งรถส่วนตัวและรถประจำทาง ซึ่งเมื่อ เยาวชนมีความเข้าใจในการใช้เข็มขัดนิรภัยที่ดีแล้ว เมื่อเติบโตขึ้นมาอยู่ในวัยผู้ใหญ่ ก็สามารถถ่ายทอดชุด ความรู้ไปสู่บุตรหลานได้ง่ายกว่าการที่ภาครัฐจะมาส่ง เสริมให้ประชาชนคาดเข็มขัดนิรภัยเฉพาะผู้ที่ใช้บริการ รถโดยสารโดยตรง

1.5 ปัญหาด้านการปฏิบัติงาน จากผลการ วิจัยพบว่าหากผู้โดยสารเห็นเจ้าหน้าที่รัฐตั้งจุดตรวจ ปรับผู้ที่ฝ่าฝืน หรือขึ้นมาตรวจสอบในรถตู้โดยสาร จะทำให้ผู้โดยสารมีการคาดเข็มขัดนิรภัยมากขึ้น โดย การสัมภาษณ์ในส่วนของผู้บริหารและผู้ปฏิบัติงานนั้น พบว่า เจ้าหน้าที่จะใช้วิธีการสุ่มตรวจรถตู้โดยสาร ในบริเวณสถานีต้นทาง จุดตรวจจะระหว่างทาง และสถานี ปลายทางเท่านั้น เพราะการที่จะสามารถตรวจสอบได้ นั้น ต้องให้รถตู้โดยสารหยุดอยู่กับที่ จึงสามารถตรวจ สอบว่าผู้โดยสารได้คาดเข็มขัดนิรภัยหรือไม่ไม่สามารถ สังเกตจากภายนอกได้ อีกทั้งหลังจากที่รถได้เดิน ทางออกจากสถานีต้นทางแล้ว ผู้โดยสารอาจจะปลด เข็มขัดนิรภัยออกในระหว่างการเดินทาง เพราะรู้สึก รำคาญไม่สะดวก อึดอัด ไม่เคยชิน (ขจรศักดิ์ จันทร พาศิธรย์ และคณะ, 2552:74) หรือเนื่องจากจิตสำนึกของ ผู้โดยสารโดยส่วนใหญ่ จะคาดเข็มขัดนิรภัยเพียงเพื่อ ให้รอดจากการถูกตักเตือน หรือการถูกเปรียบเทียบ ปรับเท่านั้นเอง ไม่ใช้การคาดเพื่อความปลอดภัยของ ตนเอง อีกทั้งโดยส่วนมากรถตู้โดยสารในประเทศไทย นั้นติดฟิล์มกันแดด หรือมีผ้าม่านบังแสงแดด สิ่งนี้อาจ เป็นจุดอ่อนในการตรวจสอบด้วยสายตาจากภายนอก

ทำให้ผู้โดยสารสามารถหลีกเลี่ยงได้ เพราะคิดว่าเจ้าหน้าที่รัฐไม่สามารถสังเกตเห็นได้ และเกิดเป็นพฤติกรรมที่ไม่ดีในการคาดเข็มขัดนิรภัย

จึงควรมีการกำหนดให้รถตู้โดยสารติดฟิล์มกันแดดที่สามารถสังเกตเห็นได้จากภายนอก เพื่อลดเวลาการตรวจของเจ้าหน้าที่ และยังเป็นการกระตุ้นเตือนให้ผู้โดยสารคาดเข็มขัดนิรภัยตลอดระยะเวลาการเดินทาง เพราะเจ้าหน้าที่สามารถสังเกตเห็นได้ง่าย ในส่วนของจุดตรวจนั้น ควรมีการหมุนเวียนไม่ควรมีการตรวจโดยใช้สถานที่เดิมเป็นประจำ เพราะผู้โดยสารสามารถจดจำได้ว่าช่วงไหนของการเดินทางหรือสถานที่ไหนที่เจ้าหน้าที่จะมาตรวจ บางคนก็จะคาดเข็มขัดเพียงแค่นั้นเพื่อหลีกเลี่ยงการถูกตักเตือนหรือถูกปรับ และควรขอความร่วมมือจากนายตรวจ ซึ่งเป็นเจ้าหน้าที่ของบริษัทผู้ได้รับสัมปทานเส้นทางให้ช่วยสอดส่องดูแลความปลอดภัยของผู้โดยสาร

อีกวิธีหนึ่งทางภาครัฐควรจะปรับเปลี่ยนรูปแบบลักษณะของรถตู้โดยสารให้มีที่นั่งที่มีขนาดกว้างขวาง เหมาะสม ให้ผู้โดยสารสามารถคาดเข็มขัดนิรภัยได้อย่างสะดวก ซึ่งสอดคล้องกับการสัมภาษณ์ระดับผู้บริหาร ที่กล่าวว่า ในปัจจุบันนี้กรมการขนส่งทางบก ได้นำรถโดยสารขนาดเล็ก (มินิบัส) มาทดแทนรถตู้โดยสารที่มีอายุครบกำหนดการใช้งาน 10 ปี ตามมาตรฐานความปลอดภัยของกรมการขนส่งทางบก โดยรถโดยสารขนาดเล็กนี้ จะมีขนาดใหญ่กว่า กว้างขวาง และมีทางออกฉุกเฉิน ส่วนการคาดเข็มขัดนิรภัยนั้นก็สามารถทำได้อย่างสะดวก เนื่องจากที่นั่งมีพื้นที่กว้างขวาง ไม่แออัด อีกทั้งยังสามารถสังเกตพฤติกรรมในการคาดเข็มขัดนิรภัยได้ดีกว่าที่รถตู้โดยสารในปัจจุบัน เนื่องจากขนาดของหน้าต่างที่กว้างกว่า ซึ่งถือว่าเป็นการพัฒนาเพื่อเพิ่มความปลอดภัยให้กับผู้โดยสารอย่างแท้จริง

2. ผู้วิจัยได้สรุปผลการวิเคราะห์พฤติกรรมของผู้โดยสารใช้บริการรถตู้โดยสารสาธารณะ ในเขตสถานีขนส่งผู้โดยสารกรุงเทพมหานคร ตามสมมติฐาน ดังนี้

2.1 สมมติฐานข้อที่ 1 ผลการวิจัยพบว่า ผู้โดยสารที่มีเพศแตกต่างกัน มีระดับพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถตู้โดยสารสาธารณะไม่แตกต่างกัน ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากทั้งเพศชายและหญิงมีการตระหนักความปลอดภัยและความรุนแรงของอุบัติเหตุใกล้เคียงกัน อีกทั้งการใช้เข็มขัดนิรภัยนั้นไม่ว่าเพศชายหรือเพศหญิงก็สามารถใช้ด้วยกันได้ ไม่ได้ส่งผลต่อสรีระร่างกายหรือความเชื่อทางด้านความแตกต่างทางเพศ จึงส่งผลให้พฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยไม่แตกต่างกัน ซึ่งสอดคล้องกับ อำพร ปัญญาสืบ (2558:58) ที่พบว่าผู้โดยสารที่มีเพศต่างกัน มีระดับพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะไม่แตกต่างกัน สอดคล้องกับ โสภิตสุตา มงคลเกษม (2539:179) พบว่า ผู้ขับขีรถยนต์ที่เพศต่างกัน มีพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยไม่แตกต่างกัน

2.2 สมมติฐานข้อที่ 2 ผลการวิจัยพบว่า ผู้โดยสารที่มีอายุแตกต่างกัน มีพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถตู้โดยสารสาธารณะแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยกลุ่มอายุ 41 - 50 ปี, อายุ 31 - 40 ปี, อายุ 20 - 30 ปี มีระดับพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถตู้โดยสารสาธารณะดีกว่ากลุ่มอายุต่ำกว่า 20 ปี และกลุ่มอายุ 41 - 50 ปี, อายุ 31 - 40 ปี มีระดับพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถตู้โดยสารสาธารณะดีกว่ากลุ่มอายุ 20 - 30 ปี อธิบายได้ว่า ผู้โดยสารที่มีอายุ 31 - 50 ปี เป็นวัยผู้ใหญ่ โดยส่วนมากจะอยู่ในวัยทำงานแล้ว และมีครอบครัว จึงทำให้มีความคิด, เหตุผลและวุฒิภาวะสูง สามารถเลือกตัดสินใจว่าสิ่งใดดีไม่ดีมากกว่ากลุ่มที่มีอายุ 20 - 30 ปี และต่ำกว่า 20 ปีลงมา ซึ่งยังเป็นเยาวชน

2.3 สมมุติฐานข้อที่ 3 ผลการวิจัยพบว่า ผู้โดยสารที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถตู้โดยสารสาธารณะไม่แตกต่างกัน อธิบายได้ว่าเนื่องจากในยุคนี้อุปกรณ์ที่กลุ่มผู้โดยสารที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกันสามารถเข้าถึงได้ง่ายและหลากหลาย ไม่ว่าจะเป็นสื่อโฆษณาทางวิทยุ, โทรศัพท์หรืออินเทอร์เน็ต ผลการศึกษานี้สอดคล้องกับ มนวดี ประกายรุ่งทอง (2542:75) ที่พบว่าระดับการศึกษาไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล และ อำพร ปัญญาสืบ (2558:60) ที่พบว่าผู้โดยสารที่มีการศึกษาต่างกัน มีระดับพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถโดยสารสาธารณะไม่แตกต่างกัน

2.4 สมมุติฐานข้อที่ 4 ผลการวิจัยพบว่า ผู้โดยสารที่มีรายได้แตกต่างกัน มีพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถตู้โดยสารสาธารณะแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยกลุ่มที่มีรายได้ต่ำกว่า 10,000 บาทมีระดับพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถตู้โดยสารสาธารณะต่ำกว่ากลุ่มผู้โดยสารที่มีรายได้ระหว่าง 10,001 - 20,000 บาท และระหว่าง 20,001 - 30,000 บาท ทั้งนี้เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้มาก อาจมีความตระหนักถึงคุณค่าชีวิต, ทรัพย์สินที่ต้องสูญเสียเมื่อเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงผลกระทบที่ตามมาในภายหลัง เช่น เมื่อเกิดการบาดเจ็บอาจทำให้สูญเสียโอกาสในการหารายได้

2.5 สมมุติฐานข้อที่ 5 ผลการวิจัยพบว่า ผู้โดยสารที่มีประสบการณ์ในการประสบอุบัติเหตุทางถนนแตกต่างกัน มีพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถตู้โดยสารสาธารณะไม่แตกต่างกัน จากการวิจัยครั้งนี้อาจจะอธิบายได้ว่าผู้โดยสารที่เคยประสบอุบัติเหตุอาจจะไม่ได้มีประสบการณ์ที่รุนแรง และผู้โดยสารที่ไม่เคยประสบอุบัติเหตุก็อาจจะมีการรับรู้ข่าวสารที่เกี่ยวข้องกับความรุนแรงของอุบัติเหตุ และมีพฤติกรรม

ป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุ จึงส่งผลให้มีพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยไม่แตกต่าง สอดคล้องกับ มนวดี ประกายรุ่งทอง (2542:80) ที่พบว่าประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล

2.6 สมมุติฐานข้อที่ 6 ผลการวิจัยพบว่า ผู้โดยสารที่มีการตระหนักถึงประโยชน์ในการคาดเข็มขัดนิรภัยแตกต่างกัน มีระดับพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยกลุ่มที่มีการตระหนักถึงประโยชน์ในการคาดเข็มขัดนิรภัยอยู่ในระดับมากที่สุด จะมีระดับพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยที่ดีกว่ากลุ่มที่ตระหนักถึงประโยชน์ในการคาดเข็มขัดนิรภัยอยู่ในระดับมากและปานกลาง อธิบายได้ว่า ผู้โดยสารที่ทราบถึงประโยชน์ของเข็มขัดนิรภัยก็ย่อมส่งผลถึงพฤติกรรมทางบวกต่อการใช้เข็มขัดนิรภัย สอดคล้องกับงานวิจัยของ พาชื่น ภาณุพิณฑ (2542:49) พบว่า ผู้ที่มีการรับรู้คุณค่าของการใช้เข็มขัดนิรภัยมีพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยมากกว่าผู้ที่ไม่รับรู้คุณค่าของเข็มขัดนิรภัย

2.7 สมมุติฐานข้อที่ 7 ผลการวิจัยพบว่า ผู้โดยสารที่มีการตระหนักถึงความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุแตกต่างกัน มีระดับพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถตู้โดยสารสาธารณะแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 โดยกลุ่มผู้โดยสารที่มีการตระหนักถึงความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุอยู่ในระดับมากที่สุดจะมีระดับพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยมากกว่ากลุ่มที่มีความตระหนักถึงความรุนแรงน้อย ซึ่งอาจจะอธิบายได้ว่าผู้โดยสารที่มีการตระหนักถึงความรุนแรงมาก จะมีความระมัดระวังอันตรายจากการเกิดอุบัติเหตุจากรถตู้โดยสารและจะมีพฤติกรรมที่จะป้องกันตนเองเพื่อลดการบาดเจ็บมากกว่าผู้ที่มีการตระหนักถึงความรุนแรงน้อยกว่า ผลการศึกษานี้สอดคล้องกับ มนวดี ประกายรุ่งทอง (2542:74)

พบว่า การรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับรถยนต์ส่วนบุคคล อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

จากการศึกษาเชิงปริมาณแสดงให้เห็นว่า ผู้โดยสารมีพฤติกรรมในการคาดเข็มขัดนิรภัยโดยภาพรวมอยู่ในระดับเหมาะสม และระดับการตระหนักถึงประโยชน์ในการคาดเข็มขัดนิรภัย และการตระหนักถึงความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุอยู่ในระดับมากที่สุด แสดงให้เห็นว่าผู้โดยสารมีความรู้ความเข้าใจและพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยที่ดีอยู่แล้ว แต่เมื่อสังเกตจากสถิติอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นกับรถตู้โดยสาร ยอดผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตก็ยังมีแนวโน้มคงที่ ทั้ง ๆ ความเป็นจริงแล้ว ถึงแม้อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจะมีแนวโน้มสูงขึ้น แต่ถ้าผู้โดยสารคาดเข็มขัดนิรภัยในระหว่างโดยสาร ยอดผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตก็สมควรที่จะคงที่หรือลดลง ผู้วิจัยจึงสรุปได้ว่า ถึงแม้ผู้โดยสารจะมีพฤติกรรมในการคาดเข็มขัดนิรภัยที่เหมาะสม มีระดับการตระหนักถึงประโยชน์ของเข็มขัดนิรภัยและความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุ แต่นั่นก็ไม่ได้หมายความว่า ผู้โดยสารท่านนั้นจะต้องคาดเข็มขัดนิรภัย สอดคล้องกับ Phaner, G. and Hane, M. (1974:472) ที่ศึกษาเรื่องเข็มขัดนิรภัย ความสัมพันธ์ระหว่างความเชื่อทัศนคติ และการใช้ ที่พบว่า บุคคลที่มีความเชื่อว่าจะคาดเข็มขัดนิรภัยมีประโยชน์และมีทัศนคติที่ดีต่อเข็มขัดนิรภัยนั้น บุคคลนั้นไม่จำเป็นต้องคาดเข็มขัดนิรภัยเสมอไป เพราะโดยส่วนใหญ่แล้วบุคคลที่ใช้หรือไม่ใช้เข็มขัดนิรภัยต่างก็ทราบดีอยู่แล้วถึงประโยชน์ของเข็มขัดนิรภัย สอดคล้องกับ เสริมศักดิ์ วิชากรรณ์ และคนอื่น ๆ (2537: 126) กล่าวว่า เหตุผลสำคัญของการไม่ใช้เข็มขัดนิรภัย คือ ไม่เคยชินและขี้เกียจ และสอดคล้องกับ ขจรศักดิ์ จันทระพาณิชย์ และคณะ (2552:74) ที่พบว่า ผู้โดยสารที่ไม่เคยใช้เข็มขัดนิรภัย เพราะรู้สึกรำคาญ

ไม่สะดวก อึดอัด ไม่เคยชิน และจากข้อเสนอแนะบางท่านบอกว่า เข็มขัดนิรภัยที่รัดเพียง 2 จุด มีค่าเท่ากับไม่ได้คาดเข็มขัดนิรภัย ช่างอึดอัดอีกด้วย จึงทำให้ผู้โดยสารไม่มีความสนใจที่จะคาดเข็มขัดนิรภัยอย่างเพียงพอ

ซึ่งเมื่อพิจารณาจากสมมติฐานข้อที่ 2 และสมมติฐานข้อที่ 4 ผู้วิจัยสรุปได้ว่า ผู้โดยสารที่มีอายุช่วงต่ำกว่า 20 ปี และมีรายได้ต่ำกว่า 10,000 บาทนั้น ยังเป็นเยาวชนที่กำลังอยู่ในวัยศึกษา ทั้งในระดับมัธยม, อนุสัญญาหรือมหาวิทยาลัย และยังไม่มีประกอบอาชีพ จึงทำให้ไม่มีรายได้ จึงเป็นโอกาสที่ดีที่ทางโรงเรียนหรือหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องจะสามารถพัฒนาหลักสูตรเพื่อส่งเสริมศักยภาพของนักเรียน นักศึกษา ให้มีความรู้เกี่ยวกับการใช้เข็มขัดนิรภัยอย่างถูกต้อง รวมทั้งปลูกฝังให้เยาวชนมีจิตสำนึกในการคาดเข็มขัดนิรภัยทุกครั้ง ทั้งก่อนและระหว่างเดินทาง ไม่ว่าจะเป็นยานพาหนะประเภทใดก็ตาม โดยการให้ข้อมูล แห่ลงทรัพยากร หรือการจัดเป็นหลักสูตรระยะสั้น ๆ ในสถานศึกษา ซึ่งสิ่งเหล่านี้จะเอื้ออำนวยให้เยาวชนมีพฤติกรรมในการคาดเข็มขัดนิรภัยที่ดี และสามารถส่งต่อความรู้ไปยังบุตรหลานต่อไปในอนาคตได้อีกด้วย

ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะทั่วไป

1.1 ผลการศึกษาพบว่าผู้โดยสารที่มีการตระหนักถึงประโยชน์ในการคาดเข็มขัดนิรภัยและตระหนักถึงความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุมากจะมีพฤติกรรมการในการคาดเข็มขัดนิรภัยมากกว่ากลุ่มที่มีความตระหนักน้อย โดยเฉพาะเยาวชนที่กำลังอยู่ในวัยศึกษา ดังนั้นภาครัฐจะต้องมีนโยบายประชาสัมพันธ์หรือรณรงค์ให้เยาวชนผู้ใช้บริการรถตู้โดยสารทราบอย่างทั่วถึงและต่อเนื่องในสื่อประชาสัมพันธ์ที่หลากหลาย เพื่อให้เยาวชนมีพฤติกรรมในการคาดเข็มขัดนิรภัยมากขึ้น

1.2 สถานศึกษา รวมถึงผู้ปกครองควรมีการอบรมหรือปลูกฝังเยาวชนให้ตระหนักถึงประโยชน์ของการคาดเข็มขัดนิรภัย เพื่อให้เกิดพฤติกรรมในการคาดเข็มขัดนิรภัยที่ดี

1.3 พนักงานขับรถโดยสารควรมั่นสังเกตและกระตุ้นเตือนถึงพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสมของผู้โดยสารในระหว่างการเดินทาง เนื่องจากเจ้าหน้าที่สามารถตรวจสอบการคาดเข็มขัดนิรภัยได้เพียงแค่ออกเดินทางได้เท่านั้น

2. ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

2.1 ศึกษาถึงปัจจัยสาเหตุที่ทำให้ผู้โดยสารไม่นิยมคาดเข็มขัดนิรภัยในรถตู้โดยสาร ทั้งที่ทราบถึงประโยชน์ของเข็มขัดนิรภัย และความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุอยู่แล้ว เพื่อเป็นข้อมูลในการรณรงค์หรือจัดทำนโยบายให้เหมาะสมต่อไป

2.2 ศึกษาเจาะลึกไปที่กลุ่มเยาวชนที่กำลังศึกษาอยู่ เพื่อให้ทราบถึงปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมในการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถตู้โดยสาร เพื่อนำผลที่ได้มาปรับใช้ในการส่งเสริมให้เยาวชนมีพฤติกรรมที่ดีต่อการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถตู้โดยสาร

2.3 ศึกษาการนำนโยบายส่งเสริมความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะกรณีการคาดเข็มขัดนิรภัยในรถตู้โดยสารประเภทอื่น ๆ เช่น รถตู้โดยสารขสมก., รถตู้โดยสารไม่ประจำทาง, รถตู้รับจ้างส่วนบุคคล ฯลฯ เพื่อนำผลศึกษามาเปรียบเทียบ โดยเฉพาะรถตู้โดยสารไม่ประจำทางที่มีสถิติการเกิดอุบัติเหตุสูงและไม่ได้มีสถานีต้นทางหรือปลายทางที่แน่นอน

เอกสารอ้างอิง

- ขจรศักดิ์ จันทร์พาณิชย์ และคณะ. (2552). **การประเมินความตระหนักในความปลอดภัยในการเดินทางและการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารโดยสาธารณะ**. กรุงเทพมหานคร: สำนักงานคณะกรรมการวิจัยแห่งชาติ.
- ประสาร มาลากุล ณ อยุธยา และคณะ. (2527). **รูปแบบการพัฒนาทัศนคติต่อการประหยัดพลังงาน**. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- พาชื่น ภาณุพิณฑุ, พันตำรวจโท. (2542). **การวิจัยสำรวจความคิดเห็นและพฤติกรรมผู้ใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี**. วิทยานิพนธ์ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต. สาขาวิชานโยบายสาธารณะ. มหาวิทยาลัยบูรพา.
- มนวดี ประกายรุ่งทอง. (2542). **ความสัมพันธ์ระหว่างแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพกับพฤติกรรมการใช้เข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในเขตกรมการขนส่งทางบก กรุงเทพมหานคร**. วิทยานิพนธ์ปริญญาการศึกษามหาบัณฑิต. วิชาเอกสุขศึกษา. มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.
- เสริมศักดิ์ วิศวการณ และคนอื่น ๆ. (2537). **เข็มขัดนิรภัย ความเชื่อ ทัศนคติ และการใช้**. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ประสานมิตร.
- โสภิตสุดา มงคลเกษม. (2539). **พฤติกรรมการเปิดรับข่าวสาร ความรู้ ทัศนคติและพฤติกรรมการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้ขับขี่รถยนต์ ในกรุงเทพมหานคร**. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทศาสตรมหาบัณฑิต. ภาควิชาการประชาสัมพันธ์. จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- อำพร ปัญญาสืบ. (2558). **การนำนโยบายส่งเสริมความปลอดภัยในรถโดยสารสาธารณะไปปฏิบัติ กรณีศึกษา: การส่งเสริมการคาดเข็มขัดนิรภัยของผู้โดยสารของสำนักงานขนส่งจังหวัดพะเยา**. การศึกษาค้นคว้าด้วยตนเองปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต. สาขาวิชานโยบายสาธารณะ. ของมหาวิทยาลัยพะเยา.
- Bloom, B.S. (1976). **Human Characteristics and School Learning**. New York: McGraw-Hill Book Company, Inc.
- Cochran, W.G. (1963). **Sampling Techniques**. Wiley, New York.
- Fhaner, G., & Hane, M. (1974). **Seat belts: Relations between beliefs, attitude, and use**. Journal of Applied Psychology, 59(4), pp. 472-482.
- Schiffman, L. G., & Kanuk, L. L. (2007). **Consumer behavior 9th ed**. Upper Saddle River, N.J.: Pearson/Prentice Hall.