

ความรู้ ทัศนคติและประสบการณ์ของผู้ปกครองที่มีต่อการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก



สารนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร

ปริญญาการจัดการมหาบัณฑิต

วิทยาลัยการจัดการ มหาวิทยาลัยมหิดล

พ.ศ. 2565

ลิขสิทธิ์ของมหาวิทยาลัยมหิดล

สารนิพนธ์

เรื่อง

ความรู้ ทักษะและประสบการณ์ของผู้ปกครองที่มีต่อการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

ได้รับการพิจารณาให้นับเป็นส่วนหนึ่งของหลักสูตร

ปริญญาการจัดการมหาบัณฑิต

วันที่ 24 กันยายน พ.ศ. 2565



Phanita

นางสาวณิศา อทินวงศ์
ผู้วิจัย

Prin E.

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ศิริสุข รักถิ่น,

Ph.D.

อาจารย์ที่ปรึกษาสารนิพนธ์

อรุณ อภินันท์

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ตฤณ ชนานุศักดิ์,

Ph.D.

ประธานกรรมการสอบสารนิพนธ์

Vichula Raomam

รองศาสตราจารย์วิจิตา รักธรรม,

Ph.D.

คณบดีวิทยาลัยการจัดการ

มหาวิทยาลัยมหิดล

ทัศนีย์ สติมานนท์

ผู้ช่วยศาสตราจารย์ทัศนีย์ สติมานนท์,

Ph.D.

กรรมการสอบสารนิพนธ์

กิตติกรรมประกาศ

ผู้วิจัยขอใช้พื้นที่กิตติกรรมประกาศนี้ในการแสดงความขอบคุณทุกท่านที่มีส่วนร่วมที่ทำให้สารนิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยดี

ขอขอบพระคุณ อาจารย์ป๋วย หรือ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ศิริสุข รักถิ่น ซึ่งเป็นอาจารย์ที่ปรึกษา แม้มีหลายครั้งที่ผู้วิจัยรู้สึกท้อแท้หรือร่างกายไม่ไหวแต่อาจารย์คอยให้กำลังใจและแนะนำเทคนิคดี ๆ ในการบริหารเวลา ทำให้งานวิจัยเป็นเรื่องที่ง่ายขึ้น ผู้วิจัยจึงมีแรงฮึดสู้ต่อและผ่านพ้นวันสอบมาได้ด้วยดี และขออภัยอาจารย์ป๋วยมา ณ ที่นี้ที่ทำให้อาจารย์ต้องคอยตามความคืบหน้าของงานอยู่บ่อยครั้ง สารนิพนธ์ฉบับนี้ผู้วิจัยตั้งใจทำอย่างสุดความสามารถเพื่อให้ได้ตามมาตรฐานที่อาจารย์ตั้งไว้ ขอขอบพระคุณ คุณสามีผู้นำรักที่สนับสนุนด้านทุนทรัพย์ ปลอดภัยทั้งร่างกายและจิตใจ คอยรับฟังช่วยเหลือและแนะนำการแก้ไขปัญหาต่าง ๆ ให้ผู้วิจัยอยู่ตลอดเวลา ขอขอบคุณ ลูกชายผู้นำรัก ที่มอบพลังสดใสสำเร็จ ทำให้ผู้วิจัยอารมณ์ดีและมีกำลังใจในการตั้งใจเรียนต่อไป ขอขอบพระคุณ คุณแม่ ที่คอยเลี้ยงลูกให้ ทำให้ผู้วิจัยมีเวลาในการเรียนและทำงาน ขอขอบพระคุณ คุณพ่อ ที่พร้อมที่จะช่วยเหลือในยามที่เกิดปัญหา ขอขอบพระคุณ พี่กบ หัวหน้าลูกหนึ่งที่ภายนอกอาจจะดูแค่ความจริงแล้วใจดี คอยสนับสนุนผู้วิจัยอย่างเงียบ ๆ ทำให้ผู้วิจัยสามารถเรียน ทำงานและดูแลลูกน้อยไปด้วยได้อย่างราบรื่น ขอขอบพระคุณ พี่จอย ที่ตั้งใจแทนผู้วิจัยว่าจะเรียนจบและคอยถามไถ่ถึงความคืบหน้าของสารนิพนธ์อยู่เสมอ ขอขอบพระคุณเพื่อน ๆ พี่ ๆ และตัวแทนผู้ประกอบการที่สละเวลาและให้ความร่วมมือในการสัมภาษณ์ทุกท่าน ทำให้สารนิพนธ์เล่มนี้ออกมาเสร็จสมบูรณ์ ขอขอบคุณ เพื่อน ๆ ชาวมหาวิทยาลัยมหิดล ที่คอยช่วยเหลือ ให้กำลังใจ หัวเราะ ร้องไห้และฝ่าฟันมาจนถึงთေးထေးที่สุดท้ายด้วยกัน ผู้วิจัยจะจดจำช่วงเวลาดี ๆ เหล่านี้ไว้ในความทรงจำตลอดไป สุดท้ายขอขอบพระคุณ คณาจารย์วิทยาลัยการจัดการ มหาวิทยาลัยมหิดลที่ให้ความรู้ ให้คำแนะนำกับนักศึกษาอย่างเต็มที่ ผู้วิจัยสัมผัสได้ถึงความตั้งใจจริงที่อยากจะถ่ายทอดความรู้ให้กับนักศึกษา

สิ่งที่ได้ร่ำเรียนมาไม่สูญเปล่า ผู้วิจัยได้นำไปปรับใช้ในชีวิตประจำวันและการทำงานแล้วพบว่าทำให้เข้าใจเรื่องต่าง ๆ ได้ดีขึ้น มีหลักการในการคิดวิเคราะห์และแก้ปัญหาในมุมมองที่ลึกซึ้งขึ้น นอกจากนี้ผู้วิจัยจะไม่หยุดพัฒนาตนเอง จะคอยทบทวนความรู้เก่า ๆ หาความรู้ใหม่ ๆ และนำไปปรับใช้ต่อไปในอนาคต

ภณิดา อทินวงศ์

ความรู้ ทักษะและประสบการณ์ของผู้ปกครองที่มีต่อการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก
 PARENTS' KNOWLEDGE, ATTITUDES, AND EXPERIENCE TOWARDS CAR SEAT USE
 FOR CHILDREN

ภณิตา อทินวงศ์ 6350414

กจ.ม.

คณะกรรมการที่ปรึกษาสารนิพนธ์ : ผู้ช่วยศาสตราจารย์ศิริสุข รักถิ่น, Ph.D., ผู้ช่วยศาสตราจารย์
 ตฤณ ชนานุกัณฑ์, Ph.D., ผู้ช่วยศาสตราจารย์ทัศนีย์ สติมานนท์, Ph.D.

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความรู้ ทักษะ และประสบการณ์ของผู้ปกครองต่อการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก เป็น
 การวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) กลุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้คือ ผู้ปกครองที่มีเด็กวัยแรกเกิดถึง 6 ปีอยู่ในการ
 ดูแล มีรถยนต์ส่วนตัว มีเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กและมีประสบการณ์ในการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กขณะใช้รถยนต์
 ส่วนตัวในการเดินทาง จำนวน 28 ราย และตัวแทนผู้ประกอบการเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก จำนวน 5 บริษัท
 ผลการวิจัยพบว่า ความรู้ ทักษะและประสบการณ์ของผู้ปกครองที่มีต่อการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กมีความสัมพันธ์ซึ่ง
 กันและกันในเชิงบวกสอดคล้องกับทฤษฎี KAP (Knowledge, Attitude and Practice model) โดยผู้ปกครองมีความรู้พื้นฐาน
 เกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กค่อนข้างดีและมีทัศนคติในเชิงบวกต่อเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก โดยส่วนมากจะตระหนัก
 ถึงความสำคัญในการมีเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กและความปลอดภัยของเด็กเป็นอันดับแรก ทั้งนี้ ผู้ปกครองส่วนใหญ่ไม่ได้
 รับคำแนะนำจากทางโรงพยาบาลเกี่ยวกับการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

ในส่วนของประสบการณ์ในการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กของผู้ปกครองพบว่า ระยะเวลาที่มีผลต่อการใช้เบาะนั่งนิรภัย
 สำหรับเด็ก กล่าวคือผู้ปกครองจะมีความถี่ในการใช้มากขึ้นหากมีการเดินทางในระยะทางที่ไกลขึ้น สำหรับประสบการณ์ที่
 ดีที่ผู้ปกครองประสบในการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก คือ การที่เด็กนั่งอยู่กับที่ส่งผลให้ผู้ปกครองมีสมาธิในการขับรถ
 เพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ส่วนปัญหาที่ผู้ปกครองประสบในการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กคือ ตัวอุปกรณ์มีน้ำหนักมากและ
 ด้วยขนาดที่ใหญ่จึงทำให้ต้องใช้พื้นที่ในการติดตั้ง และพฤติกรรมของเด็กที่ยากลำบาก เช่น เด็กร้องไห้ เด็กอึดอัด เป็นต้น
 ในส่วนของการเลือกซื้อเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก ผู้ประกอบการธุรกิจเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กสามารถนำเสนอราคา
 หลากหลายและมีมาตรฐานความปลอดภัยสอดคล้องกับสิ่งที่ผู้บริโภคต้องการ

คำสำคัญ : เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก/ ความรู้/ ทักษะ/ ประสบการณ์/ ผู้ปกครอง

สารบัญ

	หน้า
กิตติกรรมประกาศ	ข
บทคัดย่อ	ค
สารบัญตาราง	ช
สารบัญรูปภาพ	ญ
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 คำถามงานสารนิพนธ์	4
1.3 วัตถุประสงค์ของงานวิจัย	4
1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	4
1.5 ขอบเขตงานวิจัย	5
1.6 นิยามศัพท์ที่เกี่ยวข้อง	5
บทที่ 2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	7
2.1 ทฤษฎีเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ ทักษะ และพฤติกรรม (KAP Model)	7
2.2 ความหมายและแนวคิดเกี่ยวกับความรู้	9
2.3 ความหมายและแนวคิดเกี่ยวกับทักษะ	11
2.4 ความหมายและแนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมการปฏิบัติ	13
2.5 ความหมายและแนวคิดเกี่ยวกับประสบการณ์	14
2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	16
บทที่ 3 วิธีการดำเนินการวิจัย	27
3.1 แหล่งข้อมูลที่ใช้ในงานวิจัย	27
3.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในงานวิจัย	27
3.3 เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัย	28
3.4 การวิเคราะห์ข้อมูลและการนำเสนอ	29
3.5 ระยะเวลาในการดำเนินงาน	30
บทที่ 4 ผลการวิจัย	33

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
4.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์	33
4.2 ความรู้ของผู้ปกครองที่มีต่อการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก	34
4.3 ทักษะของผู้ปกครองที่มีต่อเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก	42
4.4 ความรู้และทัศนคติของบุคลากรทางการแพทย์ที่มีต่อการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก	46
4.5 ประสบการณ์ของผู้ปกครองที่มีต่อการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก	47
4.6 ความรู้ ทัศนคติ ข้อเสนอแนะหรือความคิดเห็นเพิ่มเติมเกี่ยวกับกฎหมายบังคับใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กในประเทศไทย	57
4.7 ข้อเสนอแนะหรือความคิดเห็นเพิ่มเติมเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก	63
4.8 ความรู้ ทัศนคติและประสบการณ์ของผู้ปกครองที่มีต่อการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กในมุมมองของผู้ประกอบกิจการเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก	65
บทที่ 5 สรุปผลและอภิปรายผลการวิจัย	74
5.1 การสรุปและอภิปรายผล	74
5.2 ข้อเสนอแนะจากผลการวิจัย	76
5.3 ข้อจำกัดของงานวิจัยและข้อเสนอแนะสำหรับงานวิจัยในอนาคต	78
บรรณานุกรม	79
ภาคผนวก	85
ภาคผนวก ก แบบสัมภาษณ์เชิงลึก	85
ภาคผนวก ข ตารางแสดงรหัสของแบรนด์เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก	88
ประวัติผู้วิจัย	89

สารบัญตาราง

ตาราง	หน้า
1. ตารางที่ 1 ตารางการรวบรวมวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก	16
2. ตารางที่ 2 แสดงรหัสของผู้ปกครองจำนวน 28 ราย	32
3. ตารางที่ 3 แสดงข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์	33
4. ตารางที่ 4 แสดงคำตอบของผู้ปกครองในประเด็น “คุณหาข้อมูลความรู้เกี่ยวกับการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กจากแหล่งใดบ้าง”	34
5. ตารางที่ 5 แสดงคำตอบของผู้ปกครองในประเด็น “คุณคิดว่าเมื่อใดที่เด็กควรจะต้องใช้มีเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก”	36
6. ตารางที่ 6 แสดงคำตอบของผู้ปกครองในประเด็น “คุณคิดว่าเมื่อใดที่เด็กจะสามารถนั่งเบาะรถยนต์ปกติได้โดยไม่ต้องมีเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก”	38
7. ตารางที่ 7 แสดงคำตอบของผู้ปกครองในประเด็น “คุณคิดว่าตำแหน่งในการติดตั้งเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กที่ปลอดภัยมากที่สุดควรเป็นอย่างไร”	39
8. ตารางที่ 8 แสดงคำตอบของผู้ปกครองในประเด็น “คุณรู้สึกอย่างไร หากเด็กนั่งในตำแหน่งที่มีถุงลมนิรภัย (Airbag)”	40
9. ตารางที่ 9 แสดงคำตอบของผู้ปกครองในประเด็น “คุณรู้สึกอย่างไร หากเด็กไม่ได้ใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กเมื่อมีคนนั่งอยู่ข้าง ๆ”	41
10. ตารางที่ 10 แสดงทัศนคติของผู้ปกครองในประเด็น “คุณมีความคิดเห็นอย่างไรเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก”	42
11. ตารางที่ 11 แสดงทัศนคติของญาติเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก	44
12. ตารางที่ 12 แสดงทัศนคติของครอบครัวเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก	45
13. ตารางที่ 13 แสดงความรู้และทัศนคติของบุคลากรทางการแพทย์ ที่มีต่อการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก	46
14. ตารางที่ 14 แสดงอุบัติเหตุขณะที่มีเด็กร่วมเดินทางด้วย	49
15. ตารางที่ 15 แสดงประสบการณ์ที่ดีจากการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก	50
16. ตารางที่ 16 แสดงปัญหาจากการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก	51

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตาราง	หน้า
17. ตารางที่ 17 แสดงพฤติกรรมของเด็กที่ยากลำบากจากการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก	52
18. ตารางที่ 18 แสดงวิธีการแก้ปัญหาหรือเทคนิคในการให้เด็กนั่งเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก	52
19. ตารางที่ 19 แสดงวิธีการเลือกซื้อเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก	55
20. ตารางที่ 20 แสดงปัจจัยหลักในการเลือกซื้อเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก	55
21. ตารางที่ 21 แสดงความรู้ ทัศนคติ และข้อกังวลเกี่ยวกับกฎหมายบังคับใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กในประเทศไทย	58
22. ตารางที่ 22 แสดงข้อเสนอแนะหรือความคิดเห็นเพิ่มเติมเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กของผู้ปกครองในประเด็น “คุณคิดว่าจะทำให้เกิดการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กเพิ่มขึ้นได้อย่างไร”	63
23. ตารางที่ 23 แสดงรหัสของประกอบกิจการเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กจำนวน 5 บริษัท	65
24. ตารางที่ 24 แสดงรหัสของแบรนด์เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก	88

สารบัญภาพ

ภาพ	หน้า
1. รูปที่ 1 แสดงอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนของประชากร ต่อ 100,000 คนในอาเซียน	1
2. รูปที่ 2 แสดงสถิติอุบัติเหตุบนท้องถนนของประเทศไทยปีพ.ศ. 2563 (ตลอดทั้งปี) และปี 2564 (ช่วงม.ค. - มิ.ย.64)	2
3. รูปที่ 3 แสดงจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุชนิดต่างๆ แบ่งตามกลุ่มอายุของเด็กไทย	3

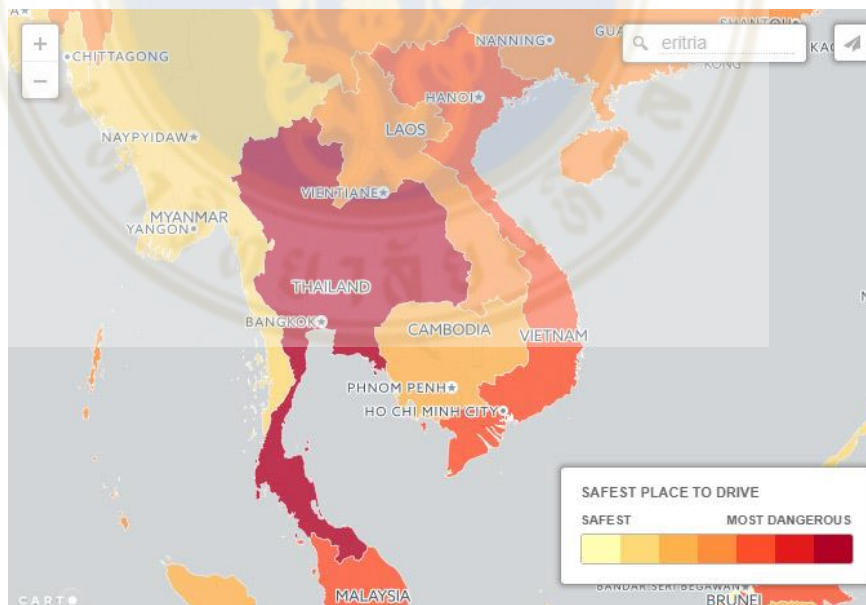


บทที่ 1

บทนำ

ที่มาและความสำคัญของปัญหา

ประเทศไทยติดอันดับประเทศที่มีถนนที่อันตรายที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้และยังเป็นหนึ่งในถนนที่แย่ที่สุดในโลกตามรายงานขององค์การอนามัยโลก ในแต่ละปีมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนประมาณ 20,000 คน หรือเฉลี่ย 56 คนต่อวัน (จิตรเลขา สุขรวย, 2564) แม้ว่าจะมีการรณรงค์เพื่อลดการเกิดอุบัติเหตุแต่แนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุกลับยังสูงในทุกปี (จรวยพร ศรีศศลักษณ์, 2557) จากรูปที่ 2 รูปภาพแสดงสถิติอุบัติเหตุบนท้องถนนของประเทศไทยปีพ.ศ. 2563 (ตลอดทั้งปี) และปี 2564 (ช่วงม.ค. - มิ.ย.64) จะเห็นได้ว่าประเภทรถที่มีอุบัติเหตุบ่อยมากที่สุด 3 อันดับแรกคือรถจักรยานยนต์ทุก 4 ล้อ รถส่วนบุคคลหรือรถสาธารณะและรถจักรยานยนต์ ตามลำดับ โดยอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นสูงสุดคือพลิกคว่ำหรือตกถนนในทางตรง 43% และมีสาเหตุมาจากการขับรถเร็วเกินอัตรากำหนดถึง 78% (ศรีสิทธิ วงศ์วรจรชัย, 2565)



รูปที่ 1 แสดงอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนของประชากรต่อ 100,000 คนในอาเซียน

ที่มา: www.clipmass.com/story/127574 (2560)



รูปที่ 2 แสดงสถิติอุบัติเหตุบนท้องถนนของประเทศไทยปีพ.ศ. 2563 (ตลอดทั้งปี) และปี 2564 (ช่วงม.ค. - มี.ย.64)

ที่มา: www.bangkokbiznews.com/social/984601 (2565)

สำหรับเด็กปฐมวัยที่มีอายุแรกเกิดจนถึงหกปีมีสถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรเป็นอันดับที่สอง รองลงมาจากการจมน้ำ (สุมิตร สุตรา และ อรุณ จิรวัฒน์กุล, 2552) ในช่วงปีพ.ศ. 2560 จนถึง 2564 พบว่าเด็กปฐมวัยได้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน 1,155 ราย ในจำนวนนี้มีถึง 221 ราย หรือเฉลี่ยปีละ 44 รายเป็นกรณีที่เสียชีวิตขณะโดยสารรถยนต์ (ไทยรัฐออนไลน์, 2565) นอกจากนี้ยังพบว่า ในช่วงปีพ.ศ. 2562 จนถึง 2564 เด็กปฐมวัยที่ได้รับบาดเจ็บหรือเสียชีวิตขณะโดยสารรถยนต์นั้นมีเพียงร้อยละ 3.46 เท่านั้นที่มีการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

ชนิดอุบัติเหตุ	กลุ่มอายุ					รวม
	<30 วัน	1-2 เดือน	1-5 ปี	6-12 ปี	13-18 ปี	
จมน้ำ	-	8	546	633	217	1,412
อุบัติเหตุจราจร	-	8	137	219	1,020	1,384
อุบัติเหตุอื่น ๆ	11	53	113	148	361	686
ถูกทำร้าย	-	2	13	27	234	276
ฆ่าตัวตาย	-	-	-	5	106	111
ไม่ทราบสาเหตุ	26	41	181	247	1,123	1,618

รูปที่ 3 แสดงจำนวนผู้ที่เสียชีวิตจากอุบัติเหตุชนิดต่างๆ แบ่งตามกลุ่มอายุของเด็กไทย

ที่มา: สุมิตร สุตรา, อรุณ จิรวัดน์กุล. (2552). ภาวะโรคเนื่องจากความเจ็บป่วย การรับการรักษาในโรงพยาบาลและการเสียชีวิตของเด็กและวัยรุ่นไทย. ใน วันดี นิงสานนท์, วินัดดา ปิยศิลป์, สุมิตร สุตรา, นันทา อ่วมกุล, รัตโนทัย พลับรู้อการ, ลัดดา เหมาะสุวรรณ, สุวรรณมา เรืองกาญจนเศรษฐ์ และ ศรีเวียง ไพโรจน์กุล (บรรณาธิการ). สุขภาวะเด็กและวัยรุ่นไทย พ.ศ. 2552 (หน้า 23-56). กรุงเทพฯ: ปิยอนด์ เอ็นเทอร์ไพรซ์.

ผศ.นพ.อดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์ ผู้อำนวยการศูนย์วิจัยเพื่อความปลอดภัยในเด็ก คณะแพทยศาสตร์ โรงพยาบาลรามาธิบดี กล่าวว่า ศีรษะของเด็กหนัก มีช่วงลำตัวเล็ก มีกระดูกต้นคอและกระดูกทรวงอกที่อ่อนขณะที่อวัยวะภายในช่องท้อง เช่น ตับ ม้าม ค่อนข้างใหญ่ เมื่อเกิดอุบัติเหตุเด็กจึงเคลื่อนตัวแบบพุ่งแรง ทะลุออกนอกรถได้ง่าย ประกอบกับการคาดเข็มขัดนิรภัยแบบทั่วไปไม่เหมาะสำหรับเด็กเล็กเนื่องจากสายเข็มขัดนิรภัยจะพาดผ่านบริเวณหน้าหรือลำคอแทนที่จะพาดบริเวณไหล่และหน้าท้องซึ่งเป็นจุดที่ใช้ยึดเหนี่ยวป้องกันภัย ทำให้เกิดอันตรายซ้ำ จึงจำเป็นที่จะต้องมีการใช้งานอุปกรณ์ที่ได้รับการออกแบบสำหรับเด็ก โดยเฉพาะ (TODAY Bizview, 2565) เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กจึงเป็นคำตอบ เพราะสามารถลดความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตขณะเกิดอุบัติเหตุได้มากกว่าร้อยละ 70 หากเทียบกับการคาดเข็มขัดนิรภัยเพียงอย่างเดียว (สลิทธร ทองมีนสุข, 2565) ซึ่งองค์การอนามัยโลกหรือ WHO ก็ได้สนับสนุนให้ใช้อย่างเป็นทางการเช่นกัน

ในต่างประเทศได้มีการบังคับใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กมาเป็นระยะเวลานาน ไม่ว่าจะเป็นสหราชอาณาจักร ฝรั่งเศส เยอรมนี สหรัฐอเมริกา ญี่ปุ่น และสิงคโปร์ สำหรับประเทศไทยได้มีการผลักดันและรณรงค์กันอย่างต่อเนื่องจากหลายภาคส่วน กระทั่งในวันที่ 8 พฤษภาคม พ.ศ. 2565 ราชกิจจานุเบกษาได้มีการประกาศอย่างเป็นทางการใน พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 โดยข้อความส่วนหนึ่งมีการกำหนดให้เด็กปฐมวัยรวมทั้งเด็กที่มีส่วนสูงไม่เกิน 135

เซนต์เมตรต้องนั่งเบาะนิรภัยสำหรับเด็กหรือมีวิธีการป้องกันอันตรายในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุไม่ว่าจะนั่งในตำแหน่งใด โดยมีผลบังคับใช้ภายในวันที่ 5 กันยายน พ.ศ. 2565 เป็นต้นไป (พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565, 2565)

ข้อมูลจากกรมส่งเสริมอุตสาหกรรม (กสอ.) กล่าวว่า อุตสาหกรรมที่เกี่ยวข้องกับสินค้าแม่และเด็กจะมีแนวโน้มเติบโตอย่างต่อเนื่องโดยเฉพาะในอุตสาหกรรมพลาสติก อุตสาหกรรมอาหารและอุตสาหกรรมสิ่งทอเพราะในปัจจุบันผู้ประกอบการมีงบประมาณที่ใช้เลี้ยงดูบุตรเพิ่มมากขึ้นและใส่ใจในรายละเอียดมากขึ้น (Springnews, 2565) ขณะที่นายกิตติพงษ์ บูรณะบุญวงศ์ กรรมการผู้จัดการ บริษัท โกลว์ สตาร์ จำกัด ผู้ผลิตและจัดจำหน่าย สินค้าแม่และเด็ก กล่าวว่า ในปัจจุบันตลาดเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กยังไม่มีกรรวบรวมมูลค่าตลาดที่ชัดเจนแต่คาดว่าจะมีมูลค่าประมาณ 2,000 ล้านบาทซึ่งเป็นการประเมินจากจำนวนเด็กเกิดในแต่ละปีที่ประมาณ 5 แสนคน และมีราคาเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กเฉลี่ยที่ 4,000 บาทต่อตัว และปกติมีความต้องการทางการตลาดค่อนข้างนิ่ง แต่คาดการณ์ว่าภาพรวมในปีพ.ศ. 2565 น่าจะเติบโตได้ประมาณ 20-30 เปอร์เซ็นต์ (Prachachat, 2565)

1.2 คำถามงานสารนิพนธ์

ผู้ประกอบการมีความรู้ ทักษะและประสบการณ์ต่อเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กอย่างไร

1.3 วัตถุประสงค์ของงานวิจัย

เพื่อศึกษาความรู้ ทักษะและประสบการณ์ของผู้ประกอบการต่อเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก รวมถึงเสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงและพัฒนาให้แก่ผู้ประกอบการนำไปประยุกต์ใช้เชิงกลยุทธ์ทางธุรกิจต่อไป

1.4 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เป็นแนวทางในการเลือกซื้อเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กของผู้ประกอบการที่กำลังตัดสินใจซื้อเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก
2. ผู้ประกอบการสามารถนำประสบการณ์การใช้งานเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กไปปรับใช้ได้จริง

3. ภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำผลการวิจัยไปเป็นแนวทางในการให้ความรู้ให้กับผู้ปกครองเพื่อกระตุ้นให้เกิดการตระหนักถึงความสำคัญของการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

4. ผู้ประกอบการเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กสามารถนำข้อมูลงานวิจัยไปประยุกต์ใช้เชิงกลยุทธ์ทางธุรกิจต่อไปเพื่อให้เกิดความพึงพอใจสูงสุดต่อผู้ปกครองที่เป็นลูกค้า ณ ปัจจุบันและผู้ปกครองที่มีแนวโน้มในการซื้อเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

1.5 ขอบเขตงานวิจัย

งานวิจัยนี้เป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยมีขอบเขตการวิจัย ดังนี้

1.5.1 ขอบเขตด้านเนื้อหา

การศึกษาเกี่ยวกับความรู้ ทักษะและประสบการณ์ของผู้ปกครองที่มีต่อการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

1.5.2 ขอบเขตด้านประชากร

ผู้ปกครองที่มีเด็กวัยแรกเกิดถึง 6 ปีอยู่ในการดูแล มีรถยนต์ส่วนตัว มีเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก และมีประสบการณ์ในการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กขณะใช้รถยนต์ส่วนตัวในการเดินทางและตัวแทนผู้ประกอบการเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

1.5.3 ขอบเขตด้านเวลา

ระยะเวลาในการดำเนินการวิจัย ตั้งแต่เริ่มต้นจนจบโครงการ จากเดือนมกราคม - กันยายน พ.ศ. 2565 โดยมีระยะเวลาในการเก็บข้อมูล ตั้งแต่เดือน กรกฎาคม - สิงหาคม พ.ศ. 2565

1.6 นิยามศัพท์ที่เกี่ยวข้อง

ผู้ปกครอง ในงานวิจัยนี้ หมายถึง ผู้ที่มีเด็กที่มีอายุตั้งแต่แรกเกิดจนถึง 6 ปีหรือมีความสูงไม่เกิน 135 เซนติเมตรอยู่ในการดูแลเด็ก ในงานวิจัยนี้ หมายถึง เด็กที่มีอายุตั้งแต่แรกเกิดจนถึง 6 ปีหรือมีความสูงไม่เกิน 135 เซนติเมตร โดยอ้างอิงจากพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 ที่ต้องจัดที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็กหรือนั่งพิเศษสำหรับเด็กเพื่อป้องกันอันตราย

รถยนต์ส่วนบุคคล ในงานวิจัยนี้ หมายถึง รถยนต์ทุกประเภท ยกเว้น รถสามล้อ รถบดถนน รถแทรกเตอร์ และรถใช้งานเกษตรกรรมตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ รถนั่งสองแถว รถบรรทุกคนโดยสารขนาดเล็กที่มีการจัดที่นั่งตามความยาวของรถ รถกระบะ รถกึ่งกระบะ และรถยนต์อื่นที่ไม่ต้องติดตั้งเข็มขัดนิรภัยตามที่อธิบดีกรมการขนส่งทางบกประกาศกำหนด



บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในงานวิจัยเรื่องความรู้ ทักษะและประสพการณ์ของผู้ปกครองที่มีต่อการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก ผู้วิจัยได้ศึกษาความหมาย แนวคิด ทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อใช้เป็นแนวทางในการวิจัยดังต่อไปนี้

- 2.1 ทฤษฎีเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ ทักษะ และพฤติกรรม (KAP Model)
- 2.2 ความหมายและแนวคิดเกี่ยวกับความรู้
- 2.3 ความหมายและแนวคิดเกี่ยวกับทักษะ
- 2.4 ความหมายและแนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรม
- 2.5 ความหมายและแนวคิดเกี่ยวกับประสพการณ์
- 2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

2.1 ทฤษฎีเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ ทักษะ และพฤติกรรม (KAP Model)

Singh and Malaviya (1994) กล่าวถึงความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ ทักษะและการปฏิบัติตนไว้ 4 รูปแบบ ซึ่งเป็นประโยชน์ในการกำหนดแผนปฏิบัติการเพื่อกำหนดแนวทางในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมดังนี้คือ

1. ความรู้ ส่งผลให้เกิดทักษะ ซึ่งส่งผลให้เกิดการปฏิบัติ โดยมีทักษะเป็นตัวกลางระหว่างความรู้กับการปฏิบัติคือ ทักษะจะเกิดจากความรู้ที่มีอยู่และการปฏิบัติจะแสดงออกไปตามทักษะนั้น
2. ความรู้ และทักษะมีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกันและทำให้เกิดการปฏิบัติตามมา
3. ความรู้และทักษะต่างก็ทำให้เกิดการปฏิบัติโดยที่ความรู้และทักษะไม่จำเป็นต้องสัมพันธ์กัน
4. ความรู้มีผลต่อการปฏิบัติทั้งทางตรงและทางอ้อม มีทักษะเป็นตัวกลางทำให้เกิดการปฏิบัติตามความรู้ นั้น หรือความรู้มีผลต่อทักษะนั้นก่อน แล้วการปฏิบัติที่เกิดขึ้นเป็นไปตามทักษะนั้น

ทวิศักดิ์ เทพพิทักษ์ (2556) สรุปได้ว่า ความรู้ทัศนคติและพฤติกรรม มีความสัมพันธ์กันหลายแบบทั้งทางตรงและทางอ้อม เชื่อว่าทัศนคติที่ดีจะทำให้มีพฤติกรรมที่ดีซึ่งจะส่งผลให้บุคคลที่ได้รับบริการมีความรู้สึกรู้สึกหรือทัศนคติที่ดีด้วยเช่นกันหรือสรุปได้ว่า ความรู้ทัศนคติ พฤติกรรม มีผลต่อเนื่องกัน เช่น ทัศนคติมีผลต่อพฤติกรรมและพฤติกรรมมีผลมาจากทัศนคติ ซึ่งทั้งหมดจะมีพื้นฐานมาจากความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับกิจกรรมหรือหน้าที่ความรับผิดชอบ

Roger (1978 อ้างถึงใน นวพร นาคะนิช, 2563, หน้า 15) ได้อธิบายว่า เมื่อผู้รับสารได้รับสารก็จะทำให้เกิดความรู้ เมื่อเกิดความรู้ขึ้น ก็จะทำให้เกิดทัศนคติ และขั้นตอนสุดท้ายคือการก่อให้เกิดการกระทำหรือเรียกอีกอย่างว่าพฤติกรรม นั่นหมายความว่า เมื่อบุคคลมีความรู้ มีเจตคติอย่างไรก็จะแสดงพฤติกรรมออกมาตามนั้น เช่น กิจกรรมที่ต้องการรณรงค์ต้องเน้นไปที่การสื่อสารเป็นหลักเพื่อให้กลุ่มเป้าหมายเกิดการสั่งสมความรู้ สร้างทัศนคติที่ดีเกี่ยวกับกิจกรรมรณรงค์ จนส่งผลไปถึงการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมไปยังกลุ่มเป้าหมายที่กลุ่มผู้สร้างกิจกรรมรณรงค์ต้องการให้เป็น ทฤษฎี KAP จึงเป็นทฤษฎีที่มีความสำคัญกับตัวแปร 3 ตัว คือ ความรู้ (Knowledge) ทัศนคติ (Attitude) และพฤติกรรมการปฏิบัติ (Practice)

แนวคิดและทฤษฎีความรู้ ทัศนคติ และการปฏิบัติของลอเนียลา Launiala (2009 อ้างถึงใน ญานิกา ศักดิ์ศรี, 2561, หน้า 34) กล่าวว่า ความรู้ ทัศนคติ และการปฏิบัติมีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน ความรู้มีผลต่อทัศนคติและทัศนคติที่ดีจะช่วยให้เกิดการปฏิบัติที่ดี โดยความรู้มีผลต่อการปฏิบัติทั้งทางตรงและทางอ้อม โดยเชื่อว่าทัศนคติจะเป็นสื่อกลางที่ทำให้เกิดการปฏิบัติตามความรู้ นั้น หรือความรู้มีผลต่อทัศนคติก่อน แล้วการปฏิบัติที่เกิดขึ้นเป็นไปตามทัศนคตินั้น

จากทฤษฎีเกี่ยวกับความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรม (KAP Model) ผู้วิจัยสามารถสรุปได้ว่า ทฤษฎี KAP เป็นทฤษฎีที่มีความสำคัญกับตัวแปร 3 ตัว คือ ความรู้ (Knowledge) ทัศนคติ (Attitude) และพฤติกรรมการปฏิบัติ (Practice) (Roger, 1978 อ้างถึงใน นวพร นาคะนิช, 2563, หน้า 15) โดย Launiala (2009), ทวิศักดิ์ เทพพิทักษ์ (2556), Singh and Malaviya (1994) กล่าวว่า ความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรมการปฏิบัติมีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกัน ซึ่งความสัมพันธ์นี้มีหลากหลายรูปแบบทั้งทางตรงและทางอ้อม (Singh & Malaviya, 1994; ทวิศักดิ์ เทพพิทักษ์, 2556) โดยมีทัศนคติเป็นสื่อกลางระหว่างความรู้และพฤติกรรมการปฏิบัติ กล่าวคือ เมื่อบุคคลมีความรู้ มีเจตคติอย่างไรก็จะแสดงพฤติกรรมออกมาอย่างนั้น (Roger, 1978 อ้างถึงใน นวพร นาคะนิช, 2563, หน้า 15)

ดังนั้น ผู้วิจัยได้นำมาประยุกต์กับงานวิจัยชิ้นนี้ได้ว่า ความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรม การปฏิบัติของผู้ปกครองที่มีต่อการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กต่างมีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกันทั้งทางตรงและทางอ้อม โดยอาจมีรูปแบบความสัมพันธ์ 4 รูปแบบ ดังนี้

1. ความรู้ของผู้ปกครองที่มีต่อการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก ส่งผลให้เกิดทัศนคติซึ่งส่งผลให้เกิดพฤติกรรมการปฏิบัติ โดยมีทัศนคติเป็นสื่อกลางระหว่างความรู้กับพฤติกรรมการปฏิบัติ คือ ทัศนคติจะเกิดจากความรู้ที่มีอยู่และการปฏิบัติจะแสดงออกไปตามทัศนคตินั้น
2. ความรู้ และทัศนคติของผู้ปกครองที่มีต่อการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กต่างมีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกันและทำให้เกิดพฤติกรรมการปฏิบัติตามมา
3. ความรู้และทัศนคติของผู้ปกครองที่มีต่อการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กต่างก็ทำให้เกิดการปฏิบัติ โดยที่ความรู้และทัศนคติไม่จำเป็นต้องมีความสัมพันธ์กัน
4. ความรู้ของผู้ปกครองที่มีต่อการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก มีผลต่อการปฏิบัติทั้งทางตรงและทางอ้อม มีทัศนคติเป็นสื่อกลางที่ทำให้เกิดพฤติกรรมการปฏิบัติตามความรู้นั้น หรือความรู้มีผลต่อทัศนคติก่อน แล้วพฤติกรรมการปฏิบัติที่เกิดขึ้นเป็นไปตามทัศนคตินั้น

2.2 ความหมายและแนวคิดเกี่ยวกับความรู้

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน (2554) ได้ให้ความหมายของความรู้ไว้ว่าเป็น ความเข้าใจหรือสารสนเทศที่ได้รับมาจากประสบการณ์ หรือ สิ่งที่ได้รับมาจากการศึกษาเล่าเรียน การค้นคว้า หรือประสบการณ์ รวมทั้งความสามารถเชิงปฏิบัติและทักษะ เช่น ความรู้เรื่องประวัติศาสตร์, สิ่งที่ได้รับมาจากการได้ยิน ได้ฟัง การคิด หรือการปฏิบัติ เช่น ความรู้เรื่องสุขภาพ ความรู้เรื่องนิทานพื้นบ้าน

Bloom (1971) ได้ให้ความหมายของความรู้ไว้ว่า ความรู้เป็นสิ่งที่เกี่ยวข้องกับการระลึกถึงเฉพาะเรื่อง หรือเรื่องทั่ว ๆ ไป กระบวนการหรือสถานการณ์ต่าง ๆ ความรู้จึงเป็นความจำที่เลือกสรรให้สอดคล้องกับสภาพจิตใจของตน โดยเน้นความจำ ประสบการณ์ และการระลึกเหตุการณ์

สมชาย ว่องไวเมธิกุล (ม.ป.ป. อ้างถึงใน นายอิทธิกร กุลพัทธ์พาณิชย์, 2560, หน้า 22) ได้ให้ความหมายของความรู้ไว้ว่า ความรู้ คือ ข้อเท็จจริง กฎเกณฑ์ และรายละเอียดต่าง ๆ ที่มนุษย์ได้รวบรวมทั้งสิ่งที่เกี่ยวข้องกับสถานที่สิ่งของของบุคคล ซึ่งได้จากการประสบการณ์ทางตรงหรือทางอ้อมหรือการค้นคว้า การรับรู้สิ่งต่าง ๆ เหล่านี้ต้องอาศัยเวลาและการเก็บรวบรวมสะสมไว้

ญานิกา ศักดิ์ศรี (2561) ได้สรุปไว้ว่า ความรู้ เป็นสิ่งที่เกิดจากการศึกษา การอบรม การถ่ายทอดความรู้จากผู้ที่มีประสบการณ์ รวมถึงปัญหาและแนวทางแก้ไขที่ได้พบเจอ ทำให้มีประสบการณ์ เกิดการเรียนรู้ มีทักษะเพิ่มขึ้นและมีทัศนคติที่ดีในการทำงาน ส่งผลให้เกิดการปฏิบัติงานที่มีคุณภาพ

คาร์เตอร์ วี กู๊ด (Good, 1973 อ้างถึงใน สำเนียง ประถมวงษ์, 2553, หน้า 8) กล่าวว่า ความรู้เป็นข้อเท็จจริงหรือความจริงที่บุคคลหนึ่งได้รับมาและเก็บรวบรวมจากประสบการณ์ การที่มีการยอมรับหรือปฏิเสธสิ่งใดสิ่งหนึ่งได้อย่างมีเหตุและผล บุคคลนั้นควรจะต้องรู้เรื่องเกี่ยวกับสิ่งนั้น เพื่อนำมาประกอบการตัดสินใจ กล่าวคือ จะต้องมียข้อเท็จจริง หรือข้อมูลต่าง ๆ ที่สนับสนุนและให้คำตอบข้อสงสัยที่บุคคลมีพร้อมทั้งชี้แจงให้เกิดความเข้าใจและทัศนคติที่ดีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งและเกิดความเชื่อ ความตระหนัก และก่านิยมต่าง ๆ

ดาราวรรณ ศรีสุกใส (2542, หน้า 41) กล่าวว่า การเกิดความรู้ย่อมมีความสัมพันธ์กับความรูสึกนึกคิด ซึ่งเชื่อมโยงกับการเปิดรับข่าวสารของบุคคลรวมไปถึงลักษณะทางประชากร และประสบการณ์ หากประกอบกับการที่บุคคลหนึ่งมีความพร้อมในด้านต่าง ๆ เช่น มีการศึกษา มีการเปิดรับสารเกี่ยวกับการจราจร มักมีโอกาที่จะมีความรู้ในเรื่องนั้น และสามารถเชื่อมโยงความรู้เข้ากับสภาพแวดล้อม ระลึกและรวบรวมสาระสำคัญเกี่ยวกับการจราจร รวมทั้งสามารถ วิเคราะห์สังเคราะห์รวมถึงประเมินผลต่อไปได้ และหากประชาชนเกิดความรู้เกี่ยวกับการจราจรไม่ว่าจะในระดับใดก็ตาม สิ่งที่เกิดตามมาก็คือ ทัศนคติ ความคิดเห็นในคุณสมบัติต่าง ๆ

เบอร์กูน (Burgoon, 1974) และ ริเวอร์, ปีเตอร์สัน และเจนเซิน (River, Peterson, & Jensen 1971 อ้างถึงใน สำเนียง ประถมวงษ์, 2553, หน้า 9) ได้กล่าวถึง ความรู้ ว่าเป็นลักษณะหนึ่งที่มีอิทธิพลต่อผู้รับสาร ฉะนั้น ผู้ที่มีการต่างกันในด้านต่าง ๆ เช่น ระดับการศึกษา ระบบการศึกษาและยุคสมัย เป็นต้น ย่อมมีอุดมการณ์ ความต้องการและความรูสึกนึกคิดที่แตกต่างกัน คนที่มีความรู้ดีหรือการศึกษาสูงมักได้เปรียบอย่างมากที่จะเป็นผู้รับสารที่ดี เพราะมีความรู้กว้างขวางในหลายเรื่อง มีความเข้าใจสารได้ดี อย่างไรก็ตามก็มักจะเป็นคนที่เชื่ออะไรง่ายเช่นกัน

จากความหมายและแนวคิดของความรู้ดังกล่าว ผู้วิจัยสามารถสรุปได้ว่า ความรู้ หมายถึง สิ่งที่บุคคลหนึ่งสั่งสมมาจากประสบการณ์ทั้งทางตรงและทางอ้อม ได้แก่ การศึกษา อบรมค้นคว้า การได้รับการถ่ายทอดความรู้จากผู้ที่มีประสบการณ์ รวมถึงปัญหาและแนวทางแก้ไขที่ได้อพบเจอ ทั้งนี้ การเกิดความรู้ย่อมมีความสัมพันธ์กับความรูสึกนึกคิด ซึ่งเชื่อมโยงกับการเปิดรับสารของบุคคลรวมไปถึงลักษณะทางประชากร (ดาราวรรณ ศรีสุกใส, 2542) ซึ่งมีอิทธิพลต่อบุคคลหนึ่งโดยตรง อย่างไรก็ตาม คนที่มีความรู้ดีมักได้เปรียบที่จะเป็นผู้รับสารที่ดีเหตุเพราะมีความรู้กว้างขวางในหลายเรื่องและมีความเข้าใจสารได้ดี (Burgoon, 1974, p. 64; River et al., 1971: 283 อ้างถึงใน สำเนียง ประถมวงษ์, 2553, หน้า 9)

ดังนั้น ผู้วิจัยได้นำมาประยุกต์กับงานวิจัยชิ้นนี้ได้ว่า ความรู้ หมายถึง ความรู้ทั่วไปและความรู้ในด้านกฎหมายที่เกี่ยวกับการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กของผู้ปกครองที่สั่งสมมาจากประสบการณ์ทั้งทางตรงและทางอ้อม ซึ่งอาจส่งผลต่อทัศนคติและพฤติกรรมที่แสดงออกของ

ผู้ปกครองได้ ทั้งนี้ การเปิดรับสารและพื้นฐานด้านลักษณะทางประชากรของผู้ปกครองมีความแตกต่างกัน จึงทำให้มีความรู้และทัศนคติที่ต่างกันอย่างออกไป ซึ่งผู้ปกครองที่มีการศึกษาดีหรือความรู้ที่ดีอาจมีความได้เปรียบที่จะมีความเข้าใจเรื่องราวเกี่ยวกับการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กได้ดีกว่า

2.3 ความหมายและแนวคิดเกี่ยวกับทัศนคติ

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน (2554) ได้ให้ความหมายของทัศนคติหรือเจตคติไว้ว่าคือ แนวความคิดเห็น หรือท่าทีหรือความรู้สึกของบุคคลต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง

เสรี วงษ์มณฑา (2542) กล่าวว่า คำว่า Attitude ภาษาไทยมีคำหลายคำ เช่น ทัศนคติ เจตคติ ท่าที ความรู้สึก แต่ในความหมายของศัพท์ คือ ความพร้อมที่จะปฏิบัติ (Readiness to act) ถ้าเรามีความรู้สึกหรือทัศนคติในเชิงบวก เราก็จะปฏิบัติออกมาในเชิงบวก แต่ถ้าเรามีความรู้สึกในเชิงลบเราก็จะปฏิบัติออกมาในเชิงลบ ทัศนคติจึงมีลักษณะ

1. ทัศนคติเชิงบวก (Positive Attitude) การปฏิบัติออกมาในเชิงบวก (Act Positive)
2. ทัศนคติเชิงลบ (Negative Attitude) การปฏิบัติออกมาในเชิงลบ (Act Negative)

นวพร นาคะนิช (2563) ได้กล่าวว่า ทัศนคติเป็นเรื่องของความรู้ จิตใจ ท่าที ความรู้สึกนึกคิด ของตัวบุคคล และความโน้มเอียงของบุคคลที่มีต่อข่าวสารที่ได้รับ เหตุการณ์ สิ่งแวดล้อม และการเปิดรับข่าวสารต่าง ๆ ซึ่งเป็นไปได้ทั้งเชิงบวกและเชิงลบ อีกทั้งทัศนคดียัง มีผลต่อการแสดงพฤติกรรมออกมา ซึ่งเป็นไปได้ว่าทัศนคติประกอบด้วยความคิดที่มีผลต่ออารมณ์ และความรู้สึกนั้น จะออกมาทางพฤติกรรม เช่น การมีความรู้ และ ทัศนคติที่ดีกับการกินผักหรือรับประทานอาหารที่ดีก็จะส่งผลให้เกิดพฤติกรรมในการเลือกรับประทานสิ่งที่มีประโยชน์ต่อร่างกาย

รุ่งนภา บุญคุ้ม (2536) กล่าวว่า ทัศนคติ โดยภาพรวมหมายถึง ความรู้ ความเข้าใจ ความรู้สึกของบุคคลมีต่อ สิ่งใดสิ่งหนึ่ง ซึ่งเป็นผลมาจากประสบการณ์หรือสิ่งแวดล้อมอันมีแนวโน้มที่จะให้บุคคลแสดง ปฏิกริยา และกระทำต่อสิ่งนั้น ๆ ในทางสนับสนุนหรือปฏิเสธ ทัศนคติเป็นสิ่งที่ไม่สามารถมองเห็นได้อย่างชัดเจน การที่จะรู้ถึงทัศนคติของบุคคลใดบุคคลหนึ่งได้ต้องใช้วิธีแปลความหมายของการแสดงออก

ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2526) กล่าวว่า การเกิดทัศนคติ เป็นสิ่งที่เกิดจากการเรียนรู้ จากแหล่งทัศนคติต่าง ๆ ที่อยู่มากมาย และแหล่งที่ทำให้คนเกิดทัศนคติที่สำคัญคือ

1. ประสบการณ์เฉพาะอย่าง (Specific Experience) คือ เมื่อบุคคลมีประสบการณ์

เฉพาะอย่างต่อสิ่งหนึ่งสิ่งใดในทางที่ดีหรือไม่ดี จะทำให้เขาเกิดทัศนคติต่อสิ่งนั้นไปในทางที่ดีหรือไม่ดี จะทำให้เกิดทัศนคติต่อสิ่งนั้นไปในทิศทางที่เขาเคยมีประสบการณ์มาก่อน

2. การติดต่อสื่อสารจากบุคคลอื่น (Communication from others) คือ จะทำให้เกิดทัศนคติ จากการรับรู้ข่าวสารต่าง ๆ จากผู้อื่นได้ เช่น เด็กที่ได้รับการสั่งสอนจากผู้ใหญ่จะเกิดทัศนคติต่อการกระทำต่าง ๆ ตามที่เคยรับรู้มา

3. สิ่งที่เป็นแบบอย่าง (Models) คือ เป็นการเลียนแบบผู้อื่นทำให้เกิด ทัศนคติ ขึ้นได้ เช่น เด็กที่เคารพเชื่อฟังพ่อแม่ จะเลียนแบบการแสดงท่าชอบ หรือไม่ชอบต่อสิ่งหนึ่งตามไปด้วย

4. ความเกี่ยวข้องกับสถาบัน (Institutional Factors) คือ ทัศนคติหลายอย่างของบุคคลเกิดขึ้นเนื่องจากความเกี่ยวข้องกับสถาบัน เช่น ครอบครัว โรงเรียน หรือหน่วยงาน เป็นต้น

จากความหมายและแนวคิดของทัศนคติดังกล่าว ผู้วิจัยสามารถสรุปได้ว่า ทัศนคติ หมายถึง ความรู้ ทำที่หรือความรู้สึกของบุคคลที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง (พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน, 2554; นวพร นาคะนิช, 2563) โดยทัศนคติสามารถเป็นได้ทั้งทัศนคติเชิงบวกและเชิงลบ (เสรี วงษ์มณฑา, 2542; นวพร นาคะนิช, 2563) ขึ้นอยู่กับแหล่งที่มาที่ตัวบุคคลได้รับ ซึ่งแหล่งที่สำคัญที่ทำให้เกิดทัศนคติ ได้แก่ ประสบการณ์เฉพาะอย่าง (Specific Experience) การติดต่อสื่อสารจากบุคคลอื่น (Communication from others) สิ่งที่เป็นแบบอย่าง (Models) และ ความเกี่ยวข้องกับสถาบัน (Institutional Factors) (ประภาเพ็ญ สุวรรณ, 2526) เนื่องจากทัศนคติเป็นสิ่งที่จับต้องไม่ได้จึงต้องใช้วิธีการแปลความโดยอาจต้องพิจารณาที่พฤติกรรมของบุคคลเป็นหลักว่ามีแนวโน้มไปในทางบวกหรือลบเพราะเชื่อว่าเมื่อบุคคลมีทัศนคติอย่างไร ผู้นั้นจะแสดงพฤติกรรมออกมาไปในแนวทางเดียวกันกับทัศนคติ

ดังนั้นผู้วิจัยได้นำมาประยุกต์กับงานวิจัยชิ้นนี้ได้ว่า ทัศนคติ หมายถึง ทำที่หรือความรู้สึกที่มีต่อการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กในเชิงบวกหรือเชิงลบของผู้ปกครอง โดยมีแหล่งทัศนคติที่มาจาก ประสบการณ์โดยตรง การรับรู้ข่าวสารจากผู้อื่น การเลียนแบบผู้อื่น เช่น ผู้ที่มีประสบการณ์หรือดารานักแสดงที่ผู้ปกครองชื่นชอบ และจากโรงพยาบาล ครอบครัวหรือโรงเรียน เป็นต้น และหากอยากทราบว่าผู้ปกครองมีทัศนคติเช่นไรเกี่ยวกับการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กสามารถอนุมานได้จากพฤติกรรมที่แสดงออกมาเพราะทัศนคติเป็นสิ่งที่จับต้องไม่ได้

2.4 ความหมายและแนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมกรรมการปฏิบัติ

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน (2554) ได้ให้ความหมายของพฤติกรรมไว้ว่าเป็น การกระทำหรืออาการที่แสดงออกทางกล้ามเนื้อ ความคิด และความรู้สึก เพื่อตอบสนองสิ่งเร้า

ญาณิกา ศักดิ์ศรี (2561) สรุปไว้ว่า พฤติกรรมหรือการปฏิบัติ คือ การทำของบุคคลนั้น ๆ ที่อาจเกิดจากความรู้ ความเข้าใจ ประสบการณ์ที่พบเจอ หรือความเชื่อในด้านต่าง ๆ ส่งผลต่อความคิดทัศนคติ ทำให้เกิดการปฏิบัติในแต่ละบุคคลที่แตกต่างกันไป

คารา ทีปะปาล (2542) ได้ให้ความหมายของพฤติกรรมผู้บริหาร โภค คือ การทำใด ๆ ของผู้บริหารที่เกี่ยวข้องกับการเลือกสรรการใช้สินค้านำเข้าและบริการ รวมทั้งกระบวนการการตัดสินใจซึ่งเป็นตัวนำหรือตัวกำหนดการกระทำดังกล่าว เพื่อตอบสนองความจำเป็นและความต้องการของผู้บริโภคให้ได้รับความพอใจ

ธงชัย สันติวงษ์ (2533) ได้ให้ความหมายของพฤติกรรมผู้บริโภคไว้ว่า พฤติกรรมผู้บริโภคหมายถึงการกระทำของบุคคลใดบุคคลหนึ่ง ซึ่งเกี่ยวข้องโดยตรงกับการจัดทำให้ได้มาและการใช้ซึ่งสินค้าและบริการ ทั้งนี้หมายถึงรวมถึงกระบวนการตัดสินใจซึ่งมีมาอยู่ก่อนแล้ว และซึ่งมีส่วนในการกำหนดให้มีการกระทำดังกล่าว

ปริญญา ลักขิตานนท์ (2536) ได้ให้ความหมายของพฤติกรรมผู้บริโภคว่าหมายถึงการกระทำของบุคคลใดบุคคลหนึ่งซึ่งเกี่ยวข้องโดยตรงกับการจัดหาและการใช้ผลิตภัณฑ์ ทั้งนี้หมายถึงกระบวนการตัดสินใจซึ่งเกิดขึ้นก่อน และส่วนในการกำหนดให้มีการกระทำ โดยกระบวนการตัดสินใจที่มีอยู่ก่อน (Process) หมายถึงลักษณะทางพฤติกรรมผู้บริโภค ในขณะที่โดยขณะหนึ่งของผู้บริโภคซื้อสินค้านั้นมีกระบวนการทางจิตวิทยา และสังคมวิทยา ที่มีส่วนสร้างสมและขัดเกลาทัศนคติรวมทั้งค่านิยม

ประจวบ อินอ้อด (2528) ได้ให้ข้อสรุปเกี่ยวกับพลังที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของมนุษย์ ไว้ดังนี้

1. มนุษย์แต่ละคนมีแรงขับและพลังที่จะประพฤติปฏิบัติเพื่อความอยู่รอดและความมั่นคงแห่งชีวิตอันเป็นความจำเป็นพื้นฐานของสัตว์ทั้งหลาย
2. มนุษย์แต่ละคนเป็นส่วนหนึ่งของวัฒนธรรมที่หล่อหลอมรอบตัวจึงมักจะต้องปฏิบัติไปตามครรลองของสิ่งแวดล้อม ซึ่งสอดคล้องประสานเป้าหมายส่วนตัว
3. พลังของสังคมที่มีอิทธิพลมากที่สุด ได้แก่ ครอบครัว เพื่อนบ้าน กลุ่มเพื่อน
4. ความจำเป็นเบื้องต้นของชีวิตมนุษย์ และประสบการณ์ได้หล่อหลอมให้เกิดเป็นรูปแบบของมนุษย์แต่ละคนที่เรียกว่า บุคลิกภาพ

5. แม้ว่ามนุษย์แต่ละคนจะมีบุคลิกภาพของตนเองก็ตาม เมื่อมนุษย์ร่วมกันอยู่ในกลุ่มเดียวกัน มีผลประโยชน์ร่วมกันภายในสิ่งแวดล้อมเช่นเดียวกัน ก็ย่อมเกิดเป็นบุคลิกภาพของกลุ่มขึ้นได้ ซึ่งจะมีผลต่อการแสดงออกของกลุ่มด้วย

6. มนุษย์จะมีสัญลักษณ์ในการสื่อความหมายที่เขามีต่อโลกรอบตัวออกมาในรูปแบบต่าง ๆ ซึ่งสามารถสืบไปถึงพลังภายในที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมนั้น ๆ ได้

จากความหมายและแนวคิดของพฤติกรรมดังกล่าว ผู้วิจัยสามารถสรุปได้ว่า พฤติกรรม หมายถึง

การแสดงออกทางกล้ามเนื้อ ความคิด และความรู้สึก (พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน, 2554) ในแต่ละบุคคลที่แตกต่างกันไปเพื่อตอบสนองสิ่งเร้าโดยมีพื้นฐานมาจากความรู้ และความเข้าใจที่แตกต่างกัน สำหรับคำว่า พฤติกรรมผู้บริโภครวม จะหมายถึง กระบวนการตัดสินใจซึ่งมีมาอยู่ก่อนแล้วของบุคคลหนึ่งซึ่งเป็นตัวกำหนดวิธีการสรรหา การซื้อและการใช้สินค้าและบริการ แม้ว่าแต่ละบุคคลจะมีพฤติกรรมที่แตกต่างกัน แต่ครอบครัว เพื่อนบ้าน และกลุ่มเพื่อนถือเป็นพลังที่มีผลอย่างมากต่อพฤติกรรมของบุคคลนั้น (ประจวบ อินอ้อด, 2528) เหตุเพราะมนุษย์เป็นสัตว์สังคม เมื่ออยู่รวมกลุ่มกันมักจะเกิดเป็นพฤติกรรมกลุ่มได้

ดังนั้นผู้วิจัยได้นำมาประยุกต์กับงานวิจัยชิ้นนี้ได้ว่า พฤติกรรม หมายถึง การแสดงออกทางร่างกายความคิดและความรู้สึกโดยมาจากกระบวนการตัดสินใจเกี่ยวกับการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กซึ่งเป็นตัวกำหนดวิธีการสรรหา การซื้อและการใช้ ซึ่งย่อมมีความแตกต่างกันไปในผู้ปกครองแต่ละคน อย่างไรก็ตามพฤติกรรมเหล่านั้นอาจถูกหล่อหลอมมาจากสังคมแวดล้อมที่ใกล้ชิดตัวได้แก่ ครอบครัว เพื่อนบ้าน และกลุ่มเพื่อน

2.5 ความหมายและแนวคิดเกี่ยวกับประสบการณ์

Arnold, Price, and Zinkhan (2004 อ้างถึงใน ทศยา ขำเจริญ, 2557, หน้า 58) ได้นิยามความหมายของประสบการณ์ว่าเป็นสภาวะของบุคคลที่มีการโต้ตอบทางร่างกาย ความรู้สึกนึกคิด อารมณ์และสภาพจิตใจต่อสภาพแวดล้อมใดสภาพแวดล้อมหนึ่ง ซึ่งสภาวะการโต้ตอบจะเกิดขึ้นพร้อมกันทั้งร่างกายและจิตใจ

สิวกรณ์ สร้อยจันทร์ (2563) สรุปไว้ว่า ประสบการณ์เป็นสภาวะเฉพาะของบุคคลที่เกิดขึ้นเพื่อตอบสนองต่อเหตุการณ์ใดเหตุการณ์หนึ่ง อันเป็นผลมาจากการพบเจอ สังเกต หรือเข้าไปมีส่วนร่วมกับเหตุการณ์นั้นด้วยตนเอง

Lemon and Verhoef (2016) กล่าวว่า ประสบการณ์มีผลโดยตรงต่อทัศนคติและการรับรู้ของผู้บริโภค และยังนำไปสู่ปัจจัยที่อื่นที่มีความสำคัญต่อการตัดสินใจซื้อของผู้บริโภคอีกด้วย

Brakus et al. (2009, อ้างอิงใน Nysveen and Pedersen, 2014, p. 812) กล่าวว่า ประสบการณ์ต่อตราสินค้าไม่ได้เกิดขึ้นเฉพาะในช่วงหลัง หรือระหว่างการบริโภคเท่านั้น แต่สามารถเกิดขึ้นได้ก่อนการบริโภค เช่น ผู้บริโภคอาจตัดสินใจจากการรับรู้ หรือข้อมูลที่มีอยู่ก่อนที่จะมีความสัมพันธ์กับตราสินค้า จึงกล่าวได้ว่าประสบการณ์ที่มีต่อตราสินค้าสามารถเกิดขึ้นได้ทุกเมื่อที่ผู้บริโภคมีปฏิสัมพันธ์กับตราสินค้า

Meyer และ Schwager (2007, อ้างอิงใน รมิดา รุ่งประเสริฐ, 2559 หน้า 13) กล่าวว่า ผู้บริโภคจะมีปฏิสัมพันธ์กับตราสินค้าทั้งทางตรงและทางอ้อม โดยปฏิสัมพันธ์ทางตรงจะเกิดขึ้นเมื่อผู้บริโภค

มีการซื้อและใช้สินค้าหรือบริการ ในขณะที่ปฏิสัมพันธ์ทางอ้อมกับตราสินค้าจะเกิดขึ้นเมื่อเกี่ยวข้องกับสิ่งที่บริษัทนำเสนอเกี่ยวกับ ผลิตภัณฑ์ การบริการ หรือตราสินค้า โดยไม่ได้ตั้งใจ รวมถึงองค์ประกอบอื่น ๆ เช่น การแนะนำออกต่อ โฆษณา หรือข่าวสาร เป็นต้น

จากความหมายและแนวคิดของประสบการณ์ดังกล่าว ผู้วิจัยสามารถสรุปได้ว่า ประสบการณ์ หมายถึง สภาพของบุคคลหนึ่งที่ตอบสนองต่อช่วงเหตุการณ์หนึ่ง อันเป็นผลมาจากการมีส่วนร่วมกับเหตุการณ์นั้น พบเจอ สังเกตเห็นหรือเพียงแค่อ่านข้อมูล ซึ่งมีผลโดยตรงต่อการรับรู้และทัศนคติของบุคคลนั้น ๆ

ดังนั้นผู้วิจัยได้นำมาประยุกต์กับงานวิจัยชิ้นนี้ได้ว่า ประสบการณ์ หมายถึง การตอบสนองของผู้ปกครองทั้งทางร่างกายและความรู้สึกนึกคิดต่อการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก อันเป็นผลมาจากการมีส่วนร่วมกับเหตุการณ์นั้น ๆ ซึ่งอาจหมายถึงความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กและประสบการณ์การใช้งาน โดยตรงหรือจากผู้อื่นซึ่งมีผลโดยตรงต่อทัศนคติของผู้ปกครอง

2.6 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ตารางที่ 1 ตารางการรวบรวมวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

ผู้วิจัย (ปีที่วิจัย)	ชื่องานวิจัย	ผลการศึกษาที่ได้
Liu, Yang, Chen, and Li (2016) ศึกษาเรื่อง Knowledge, Attitudes and Behaviors on Child Passenger Safety among Expectant Mothers and Parents of Newborns: A Qualitative and Quantitative Approach	วิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research) และ เชิงคุณภาพ (Qualitative Research)	แบบสำรวจเชิงปริมาณ: จากจำนวนผู้ปกครองที่มีทารกแรกเกิดจำนวน 242 ราย มีผู้ปกครอง 202 คน (83.5%) เคยได้ยินเรื่องเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก และผู้ปกครอง 149 คน (61.6%) รายงานว่าจะใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กสำหรับทารกของพวกเขา ความรู้ของผู้ปกครอง ความเป็นเจ้าของ อาชีพ และรายได้มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญกับการตัดสินใจใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก การสัมภาษณ์เชิงคุณภาพ: มี 3 ประเด็นที่ได้จากสตรีมีครรภ์ 30 คน สตรีมีครรภ์มองว่าความปลอดภัยของผู้โดยสารเด็กมีความสำคัญ ความเป็นเจ้าของรถและราคาและคุณภาพเป็นปัจจัยสำคัญที่มีผลต่อการตัดสินใจใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก การขาดความตระหนักและการไม่มีกฎหมายบังคับถือเป็นส่วนทำให้การใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กในประเทศไทยลดลง

ตารางที่ 1 ตารางการรวบรวมวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก (ต่อ)

ผู้วิจัย (ปีวิจัย)	ชื่องานวิจัย	ผลการศึกษาที่ได้
Tan et al. (2020) ศึกษาเรื่อง Parental knowledge and beliefs on the use of child car restraints in Singapore: a qualitative stud	วิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research)	ผู้ปกครองจำนวน 33 คน มีอายุ 28–46 (อายุเฉลี่ย 35.5) ปี พวกเขาถูกทั้งหมด 46 คนที่มีอายุระหว่าง 2.5 เดือนถึง 14 ปี (อายุเฉลี่ย 4.2 ปี) มีการระบุประเด็นหลัก 3 ประการ ได้แก่ ความรู้ของผู้ปกครองเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก อุปกรณ์ ในการใช้ และข้อเสนอแนะในการเพิ่มการปฏิบัติตามของเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก อุปสรรคในการปฏิบัติตามข้อกำหนด ได้แก่ การขาดความรู้ พฤติกรรมของเด็กที่ยากลำบาก และบรรทัด ฐานทางวัฒนธรรม มีการเสนอแนวทางที่หลากหลายเพื่อเพิ่มการใช้งาน รวมถึงการให้ความรู้แก่สาธารณชน ส่งเสริม พฤติกรรมเชิงบวก การบังคับใช้กฎหมายเพื่อยังการ ไม่ปฏิบัติตาม เพิ่มบริการติดตั้งเบาะนั่งนิรภัย สำหรับเด็ก การให้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กสำหรับผู้ใช้รถแท็กซี่ และการเสนอเงินจูงใจ

ตารางที่ 1 ตารางการรวบรวมวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก (ต่อ)

ผู้วิจัย (ปีวิจัย)	ชื่องานวิจัย	ผลการศึกษาที่ได้
<p>Ang et al. (2020) ศึกษาเรื่อง Awareness, perception and experience on child restraint system (CRS) and its legislation among Malaysian parents with newborns</p>	<p>วิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research)</p>	<p>ผู้ปกครอง 193 คนยินยอมให้เข้าร่วมในการศึกษานี้ ผู้ปกครองส่วนใหญ่ (87.6%) ตระหนักถึงเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก แต่มีเพียงครึ่งเดียวเท่านั้น (57.0%) ที่มีเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กให้กับการแรกเกิด จากผู้ที่ใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก 100 ราย ส่วนใหญ่ใช้เพื่อ "ความปลอดภัยของเด็ก" (84.5%) ใน บรรดาผู้ที่ไม่ใช่เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก 83 คน เกือบครึ่งหนึ่ง (45.8%) เห็นว่าการอุ้มเด็กใน ระหว่างการเดินทาง โดยปราศจากเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กนั้นเพียงพอแล้ว เมื่อสำรวจประสบการณ์ก่อนหน้าในการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กกับผู้ปกครองทุกคน (n = 193) มากกว่าครึ่ง (63.9%) ประสบปัญหาเนื่องจากอุปกรณ์เสริมที่จะใช้ ผู้ปกครองมากกว่าครึ่งหนึ่ง (54.9%) ไม่ทราบเกี่ยวกับกฎหมายที่อาจเป็นไปได้ในประเทศ มาเลเซีย อย่างไรก็ตาม ส่วนใหญ่ (90.7%) เห็นด้วยกับการดำเนินการตามกฎหมายเบาะนั่ง นิรภัยสำหรับเด็ก</p>

ตารางที่ 1 ตารางการรวบรวมวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก (ต่อ)

ผู้วิจัย (ปีวิจัย)	ชื่องานวิจัย	ผลการศึกษาที่ได้
Liu et al. (2018) ศึกษาเรื่อง Knowledge, attitudes, and behaviors related to child safety restraint in citizens of Shenzhen Municipality, China, and the associations between these factors	วิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research)	<p>ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีความรู้เกี่ยวกับ CSR ในระดับปานกลาง โดยมีคะแนนความรู้อย่างสูงต่ำกว่าค่าเฉลี่ยในกลุ่มผู้ตอบแบบสอบถามที่เป็นผู้ชาย จบการศึกษาระดับสูง มีรายได้สูงขึ้น มีรถยนต์ราคาแพง มีบุตรมาแล้ว ขับรถร่วมกับเด็กบ่อย ๆ และ มักจะขับรถไปกับเด็กในระยะเวลาที่ไกลขึ้นเป็นประจำ นอกจากนี้ ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีทัศนคติเชิงบวกต่อการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก โดยมีคะแนนทัศนคติที่สูงกว่าค่าเฉลี่ยในกลุ่มผู้ที่มิได้ศึกษาการศึกษาระดับสูง มีรถยนต์ราคาแพง ขับรถกับเด็กบ่อย ๆ และขับรถไปกับเด็กในระยะเวลาที่ไกลขึ้นเป็นประจำ อย่างไรก็ตาม ความเชื่อผิด ๆ บางประการเกี่ยวกับการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กก็ยังมีเช่นกัน เช่น ผู้ปกครองสามารถปกป้องบุตรหลานของตนจากการชนกันของรถยนต์ได้อย่างมีประสิทธิภาพด้วยการอุ้มไว้ พวกเขาไม่จำเป็นต้องซื้อเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กเพื่อความปลอดภัยของเด็กหากไม่มีบทบัญญัติที่บังคับตามกฎหมาย ฯลฯ</p> <p>ในบรรดาผู้ตอบแบบสอบถาม 3,768 รายที่มีลูกอย่างน้อยหนึ่งคนและรถยนต์หนึ่งคัน 27.8% (1,047) มีเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก และ 22.9% (864) ใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก</p> <p>แบบจำลองการถดถอยโลจิสติก (Logistic regression model) แสดงให้เห็นว่าโอกาสของการเป็นเจ้าของเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กจะสูงขึ้น หากผู้ตอบแบบสอบถามขับรถเป็นประจำ หรือไกลขึ้น และขึ้นอยู่กับระดับการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถามและอายุของเด็ก</p> <p>ความถี่ของการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กเพิ่มขึ้นเมื่ออายุของเด็กลดลง ($P = .0274$) ผู้ตอบแบบสอบถามที่เป็นเจ้าของเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก และผู้ที่ใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กบ่อย ๆ มีคะแนนความรู้และคะแนนทัศนคติสูงกว่าค่าเฉลี่ย</p>

ตารางที่ 1 ตารางการรวบรวมวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก (ต่อ)

ผู้วิจัย (ปีวิจัย)	ชื่องานวิจัย	ผลการศึกษาที่ได้
Souza, Evangelista de Melo, Pereira Lisboa, Bastos Miranda, Schroder e Souza, and Oliveira (2017) ศึกษาเรื่อง Parental awareness and perception for correct use of child restraint systems and airbags in Brazil	วิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research)	<p>เราสัมภาษณ์ผู้ปกครองจำนวน 293 คนที่มีเด็กโตยศวารในรถยนต์และมีคุณสมบัติตรงตามเกณฑ์ในการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก 15.3% เป็นเด็กที่มีอายุน้อยกว่า 1 ปี อายุระหว่าง 1-4 ปี 38.6% และมากกว่า 4 ปี 46.1%</p> <p>78.5% รอดยตมการติดตั้งเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก เต็มเพียง 58% เท่านั้นที่ใช้อุปกรณ์เหมาะสมกับอายุและติดตั้งในที่นั่งอย่างพอเหมาะ</p> <p>ในบรรดาผู้ที่เป็นเจ้าของเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กมี 84.3% รายงานว่าพวกเขาใช้อุปกรณ์นี้เสมอ สาเหตุที่ไม่ได้ใช้บ่อยคือ สัมอุปกรณ์ที่บ้านหรือในรถคันอื่น (6.4%) เด็กไม่ชอบอุปกรณ์ (3.2%) ความเชื่อผิด ๆ ที่ว่าเด็กโตพอที่จะไม่ใช้อุปกรณ์ (3.2%) ส่วนอีก 87.1% ไม่ได้ให้เหตุผลว่าทำไมพวกเขาถึงไม่ใช้อุปกรณ์อย่างสม่ำเสมอ</p> <p>เมื่อพิจารณาถึงประเภทของเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก การติดตั้งเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กที่ถูกต้องและความถี่ในการใช้งาน ถือว่าเด็กที่มีอายุน้อยกว่า 1 ปี ได้รับการคุ้มครองเพียง 44.4% เท่านั้น ของเด็กที่มีอายุระหว่าง 1-4 ปีได้รับการคุ้มครอง 69.9% และเด็กที่มีอายุมากกว่า 4 ปีได้รับการคุ้มครอง 52.6%</p> <p>ผู้ปกครองเพียง 28.6% เท่านั้นที่คิดว่าไม่ควรรให้เด็กนั่งในที่นั่งที่มีถุงลมนิรภัยแบบแอ็คทีฟ (Active airbags)</p>

ตารางที่ 1 ตารางการรวบรวมวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก (ต่อ)

ผู้วิจัย (ปีที่วิจัย)	ชื่องานวิจัย	ผลการศึกษาที่ได้
<p>AlSallum, Alwassel, Alshushan, Abaalkhail, Alhasoon, and Aldamigh (2019) ศึกษาเรื่อง Parent's knowledge, attitude, and practice about children car seats at Unaizah city, KSA</p>	<p>วิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research)</p>	<p>มีผู้ปกครองเข้าร่วม 350 คน โดยส่วนใหญ่เป็นผู้หญิง 77.1% ช่วงอายุคือ 25-35 ปี ส่วนใหญ่ปฏิบัติตามนโยบายรถเข็มขัดนิรภัย (56.7%) ผู้ปกครอง 130 คน ใช้เข็มขัดนิรภัยเพื่อเหตุผลด้านความปลอดภัย ในขณะที่คนอื่นๆ เพื่อป้องกันการผิดกฎหมาย ผู้ปกครองจำนวนมากไม่ใส่เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กในรถยนต์ (57.3%) ในขณะที่ผู้เข้าร่วม 57 คน ใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กทุกครั้งตั้งแต่เด็กนั่งในรถ</p>

ตารางที่ 1 ตารางการรวบรวมวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก (ต่อ)

ผู้วิจัย (ปีวิจัย)	ชื่องานวิจัย	ผลการศึกษาที่ได้
Tavakoli, Davoodi, and Azimmohseni (2019) ศึกษาเรื่อง Factors affecting use and nonuse of child safety car seats in Gorgan, Iran	วิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research)	ผลการวิจัยพบว่า 80% ของผู้ปกครองไม่เคยใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก และ 13% ใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กเสมอ มากกว่า 93% คิดว่าจำเป็นต่อสิ่งที่ต้องใช้ในการเดินทางสำหรับเด็ก นอกจากนี้ ผู้ปกครอง 80% เชื่อว่าเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กช่วยป้องกันเด็กจากการบาดเจ็บจากการชน นอกจากนี้ 38% ของผู้ปกครองไม่ได้ตระหนักถึงอุปสรรคป้องกันเด็กและความปลอดภัยของเด็ก น้อยกว่า 20% บอกว่าพวกเขาไม่ได้ใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กเพราะคู่สมรสไม่สนับสนุนการใช้งาน และ 28% คิดว่าเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กไม่ส่งผลต่อความปลอดภัยของเด็ก โดยทั่วไปแล้ว 91% ของผู้ปกครองรายงานว่าหากกำหนดเป็นข้อบังคับให้ใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กความถี่ในการใช้งานจะเพิ่มขึ้น กฎหมายว่าด้วยการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กเป็นตัวแปรที่สำคัญมากในการใช้งานซึ่งสามารถเพิ่มโอกาสในการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กได้ถึง 6.5 เท่า

ตารางที่ 1 ตารางการรวบรวมวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก (ต่อ)

ผู้วิจัย (ปีที่วิจัย)	ชื่องานวิจัย	ผลการศึกษาที่ได้
Pasitha Termworasin, Dissajee Lumbiganon, and Chattip Prueksapraopong (2021) ศึกษาเรื่อง Car Seat Knowledge and Car Seat Use among Parents of Preschool Children in Bangkok, Thailand	วิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research)	มีผู้ปกครองที่ตอบแบบสอบถาม 309 คน โดยเป็นผู้ที่ตอบแบบสอบถามก่อนได้รับแผ่นพับ และตอบทั้งก่อนและหลังได้รับแผ่นพับจำนวน 254 คน (ร้อยละ 82.2) และ 135 คน (ร้อยละ 43.7) ตามลำดับ ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ทุกคนรู้จักเบาะนิรภัยในรถยนต์สำหรับเด็ก โดยส่วนใหญ่รู้จักจากอินเทอร์เน็ต (ร้อยละ 73.2) และคนรู้จักแนะนำ (ร้อยละ 40.6) ในจำนวนผู้ตอบแบบสอบถามที่รับส่งบุตรหลาน โดยรถยนต์ทั้งหมด 233 คน ร้อยละ 82.0 เคยใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก และมีเพียงร้อยละ 21.5 ที่ให้บุตรหลานใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กทุกครั้ง โดยสารรถยนต์ สาเหตุส่วนใหญ่ที่ไม่ใช้เนื่องจากบุตรหลานไม่ยอมนั่ง ค่ะแนแนความรู้เกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กเพิ่มขึ้น หลังผู้ปกครองได้รับแผ่นพับ

ตารางที่ 1 ตารางการรวบรวมวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก (ต่อ)

ผู้วิจัย (ปีวิจัย)	ชื่องานวิจัย	ผลการศึกษาที่ได้
Suwanna Thadapipat and Sukonrutna Chanvirutna (2016) ศึกษา เรื่อง 940 Pilot model for child restraint use in car in Thailand: a case study of khon kaen province	วิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research)	<p>90% ของผู้ปกครองที่เข้าร่วมโครงการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กอย่างต่อเนื่องและถูกต้อง สาเหตุของการใช้เบาะนั่งเด็กคือ เชื่อมั่นว่าลูกจะปลอดภัยกว่าการอุ้มลูกนั่งบนตักในรถ มีสมาธิในการขับรถมากขึ้น สบายขึ้นเมื่อต้องขับรถคนเดียว ขณะที่กลุ่มที่ใช้ไม่ต่อเนื่องมีความคิดเห็นว่าไม่เหมาะสมที่จะใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กเพราะดูร้อนอน ร้องไห้และปฏิเสธที่จะใช้งาน การเดินทางไกล ไม่มีการใกล้ชิดกันระหว่างลูกและผู้ปกครองจากเบาะนั่งนิรภัยที่แยกกัน อิทธิพลต่อการตัดสินใจของคนสูงอายุในครอบครัว ที่เชื่อว่าการอุ้มลูกโดยพ่อแม่ปลอดภัยกว่าการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก จำนวนคนในครอบครัว และขนาดรถ แต่ไม่นานก็พบเทคนิค แก้ปัญหาและแบ่งปันเทคนิคระหว่างกลุ่ม ขึ้นตอนต่อไป เราจะแนะนำเรื่องกฎหมายเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก ประชาสัมพันธ์อย่างเข้มแข็งเพื่อเพิ่มความตระหนักรู้ทางสังคมมากขึ้น เพื่อความปลอดภัยของเด็กในรถ</p>

จากการทบทวนวรรณกรรมตามตารางที่ 1 ข้างต้น พบว่างานวิจัยในต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กในด้านความรู้ ทักษะและประสบการณ์มีอยู่หลากหลายด้วยกัน ผลการศึกษาพบว่าผู้ปกครองส่วนใหญ่มีการตระหนักถึงเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก (Liu, Yang, Chen & Li, 2016; Ang et al., 2020; Tavakoli, Davoodi & Azimmohseni, 2019; Termworasin, Lumbiganon, & Prueksapraopong, 2021) โดยมีความคิดเห็นว่าจะใช้เพื่อความปลอดภัยต่อเด็ก (Ang et al., 2020) และเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กช่วยป้องกันเด็กจากการบาดเจ็บจากการชน (Tavakoli et al., 2019) อย่างไรก็ตามมีจำนวนผู้ปกครองเพียงครึ่งหนึ่งที่มีเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก (Ang et al., 2020; S. Liu et al., 2018; AlSallum, Alwassel, Alshushan, Abaalkhail, Alhasoon & Aldamigh, 2019) และมีสัดส่วนที่น้อยลงไปอีกสำหรับจำนวนผู้ปกครองที่มีการใช้งานเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กทุกครั้ง (S. Liu et al., 2018; AlSallum et al., 2019; Tavakoli et al., 2019; Termworasin et al. 2021)

Liu et al. (2018) กล่าวว่า โอกาสของการเป็นเจ้าของเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กจะสูงขึ้นหากผู้ตอบแบบสอบถามขับรถเป็นระยะทางไกล ๆ หรือไกลขึ้น และขึ้นอยู่กับทั้งระดับการศึกษาของผู้ตอบแบบสอบถามและอายุของเด็ก ซึ่งผลการศึกษานี้ได้สอดคล้องกับ Liu et al. (2016) ที่ว่า ความรู้ของผู้ปกครอง ความเป็นเจ้าของรถ อาชีพ และรายได้มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญกับการตัดสินใจใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

Tan et al. (2020) พบว่าอุปสรรคส่วนใหญ่ของการที่ไม่ได้ใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก ได้แก่ การขาดความรู้ พฤติกรรมของเด็กที่ยากลำบาก และบรรทัดฐานทางวัฒนธรรม โดยสอดคล้องกับ Liu et al. (2018) ว่า การขาดความตระหนักและการไม่มีกฎหมายบังคับถือเป็นส่วนทำให้การใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กในประเทศจีนลดลง

สำหรับพฤติกรรมของเด็กที่ยากลำบาก Ang et al. (2020), Termworasin et al. (2021), Thadapipat and Chanvirutna (2016) พบว่าเด็กปฏิเสธที่จะใช้ และยังพบว่าปัญหาที่ผู้ปกครองประสบคือ ลูกร้อน ร้องไห้ การเดินทางไกล ไม่มีการใกล้ชิดกันระหว่างลูกและผู้ปกครองจากเบาะนั่งนิรภัยที่แยกกัน และอิทธิพลต่อการตัดสินใจของคนสูงอายุในครอบครัว (Thadapipat & Chanvirutna, 2016)

นอกจากนี้ยังมีความเชื่อผิด ๆ ที่เป็นอุปสรรคเช่นกัน เช่น ผู้ปกครองสามารถปกป้องบุตรหลานของตนจากการชนกันของรถยนต์ได้อย่างมีประสิทธิภาพด้วยการอุ้มไว้ (S. Liu et al., 2018;

Ang et al., 2020; Thadapipat & Chanvirutna, 2016) พวกเขาไม่จำเป็นต้องซื้อเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กเพื่อความปลอดภัยของเด็กหากไม่มีบทบัญญัติที่บังคับตามกฎหมาย (S. Liu et al., 2018) เด็กโตพอที่จะไม่ใช้อุปกรณ์และมีผู้ปกครองเพียงส่วนน้อยเท่านั้นที่คิดว่าไม่ควรให้เด็กนั่งใน

ที่นั่งที่มีถุงลมนิรภัยแบบแอ็คทีฟ (*Active airbags*) (*Souza, Evangelista de Melo, Pereira Lisboa, Bastos Miranda, Schroder e Souza & Oliveira, 2017*) เป็นต้น

ในด้านความรู้ *Termworasin et al. (2021)* พบว่าคะแนนความรู้เกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กเพิ่มขึ้นหลังผู้ปกครองได้รับแผ่นพับซึ่งสอดคล้องกับ *Thadapipat and Chanvirutna (2016)* ที่ว่า 90% ของผู้ปกครองที่เข้าร่วมโครงการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กอย่างต่อเนื่องและถูกต้อง

สำหรับผลการวิจัยของ *Souza et al. (2017)* ค่อนข้างแตกต่างจากผลการวิจัยส่วนใหญ่ กล่าวคือ ผู้ปกครองส่วนใหญ่มีการติดตั้งเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กซึ่ง 84.3% มีการใช้อยู่เสมอ แม้ว่า จะมีเพียง 58% เท่านั้นที่ใช้อุปกรณ์เหมาะสมกับอายุและติดตั้งในที่นั่งอย่างเหมาะสม

จากการทบทวนวรรณกรรมในข้างต้นนี้ชี้ให้เห็นว่างานวิจัยในต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กในด้านความรู้ ทักษะคิดและประสบการณ์มีอยู่หลากหลายด้วยกัน แต่สำหรับในประเทศไทยเองแม้แต่หัวข้องานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กก็ยังมีน้อยมาก ผู้วิจัยจึงได้นำช่องว่างนี้จัดทำเป็นงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กโดยศึกษาในด้านความรู้ ทักษะคิดและประสบการณ์ภายใต้บริบทของคนไทย เพื่อที่จะได้ทราบถึงข้อมูลเชิงลึก และสามารถนำความรู้ไปปรับใช้ให้เกิดประโยชน์ได้

บทที่ 3

วิธีการดำเนินการวิจัย

การวิจัยหัวข้อเรื่อง “ความรู้ ทัศนคติและประสบการณ์ของผู้ปกครองที่มีต่อการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก” เป็นการวิจัยเชิงคุณภาพ (Qualitative Research) โดยจะใช้วิธีสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) ใช้คำถามปลายเปิด (Open-ended Question) และคำถามปลายปิด (Closed-ended Question) ในการดำเนินการซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

- 3.1 แหล่งข้อมูลที่ใช้ในงานวิจัย
- 3.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในงานวิจัย
- 3.3 เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัย
- 3.4 การวิเคราะห์ข้อมูลและการนำเสนอ
- 3.5 ระยะเวลาในการดำเนินงาน

3.1 แหล่งข้อมูลที่ใช้ในงานวิจัย

มีแหล่งข้อมูล 2 ประเภทที่ผู้วิจัยใช้ในงานวิจัย ได้แก่

1. ข้อมูลปฐมภูมิ (Primary Data) ผู้วิจัยได้ใช้ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) กับกลุ่มตัวอย่างที่กำหนดเป็นข้อมูลหลักในการวิเคราะห์และสรุปประเด็นเพื่อตอบคำถามงานวิจัย
2. ข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ผู้วิจัยได้ศึกษาค้นคว้างานวิจัย วารสาร วิทยานิพนธ์ หนังสือ บทความและเว็บไซต์ทั้งภาษาไทยและภาษาต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับความรู้ ทัศนคติและประสบการณ์ของผู้ปกครองที่มีต่อการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กเพื่อให้มีฐานข้อมูลเบื้องต้น

3.2 ประชากรและกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในงานวิจัย

ประชากรที่ใช้ในการศึกษาวิจัยคือผู้ปกครองที่มีเด็กวัยแรกเกิดถึง 6 ปีอยู่ในการดูแล มีรถยนต์ส่วนตัว มีเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก และมีประสบการณ์ในการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก ขณะใช้รถยนต์ส่วนตัวในการเดินทาง

สำหรับกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในงานวิจัย ผู้วิจัยใช้กลุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive sampling) และได้กำหนดจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการสัมภาษณ์ทั้งหมด 28 ราย ซึ่งผู้วิจัยได้เลือกกลุ่มตัวอย่างจากบุคคลใกล้ชิด ได้แก่ ญาติ เพื่อน เพื่อนร่วมงาน และคนรู้จักจากช่องทางออนไลน์และออฟไลน์ โดยจะต้องผ่านเกณฑ์ครบทุกข้อที่ผู้วิจัยกำหนดเพื่อทำการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) ต่อไป ดังนี้

- ผู้ปกครอง (พ่อ แม่ ผู้ดูแล ฯลฯ) ที่มีเด็กวัยแรกเกิดถึง 6 ปีอยู่ในการดูแล
- มีรถยนต์ส่วนตัว
- มีเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก
- มีประสบการณ์ในการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กขณะใช้รถยนต์ส่วนตัวในการ

เดินทาง

ประชากรอีกส่วนคือตัวแทนผู้ประกอบการเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก ซึ่งตัวอย่างที่ใช้ในงานวิจัย ผู้วิจัยใช้กลุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive sampling) และได้กำหนดจำนวนกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการสัมภาษณ์ทั้งหมด จำนวน 5 บริษัท ได้แก่

- แบรินต์เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก 2 แห่ง
- ตัวแทนจำหน่ายเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก 1 แห่ง
- ร้านขายสินค้าแม่และเด็ก 2 แห่ง

3.3 เครื่องมือที่ใช้ในงานวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยคือ การสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) โดยใช้แบบสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง มีคำถามปลายเปิด (Open-ended Question) เพื่อเปิดโอกาสให้กลุ่มตัวอย่างสามารถแสดงความคิดเห็นได้อย่างอิสระและมีคำถามปลายปิด (Closed-ended Question) ในบางส่วน ผู้วิจัยได้แบ่งเป็นแบบสัมภาษณ์ 2 ชุดสำหรับผู้ปกครองและตัวแทนผู้ประกอบการเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก ผู้อ่านสามารถดูรายละเอียดแบบสัมภาษณ์สำหรับใช้สัมภาษณ์ผู้ปกครองได้ตามภาคผนวก ก

แบบสัมภาษณ์สำหรับผู้ปกครอง ประกอบด้วยคำถามทั้งหมด 5 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1: คำถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

ส่วนที่ 2: คำถามเกี่ยวกับความรู้ของผู้ปกครองที่มีต่อการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

ส่วนที่ 3: คำถามเกี่ยวกับทัศนคติของผู้ปกครองที่มีต่อการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

ส่วนที่ 4: คำถามเกี่ยวกับประสบการณ์ของผู้ปกครองที่มีต่อการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

ส่วนที่ 5: ข้อเสนอแนะหรือความคิดเห็นเพิ่มเติมเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กแบบสัมภาษณ์สำหรับตัวแทนผู้ประกอบการเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก ประกอบด้วยคำถามทั้งหมด 6 คำถาม ดังนี้

1. ช่วยเล่าถึงสถานการณ์โดยรวมว่าตอนนี้เป็นอย่างไบบ้าง
2. อะไรคือปัจจัยที่ลูกค้าให้ความสำคัญในการเลือกเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก
3. ความพึงพอใจของลูกค้าเป็นอย่างไร
4. อะไรคือสิ่งที่ลูกค้ามักเจอปัญหาหรือกั่วงวล และมีวิธีแก้ปัญหาอย่างไรบ้าง
5. มีการให้ความรู้แก่ลูกค้าเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กอย่างไร
6. หลังจากที่มีการออกกฎหมายออกมามีผลกระทบอะไรต่อบริษัทบ้าง

3.4 การวิเคราะห์ข้อมูลและการนำเสนอ

ผู้วิจัยนำข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ที่ได้ศึกษาค้นคว้าประกอบกับสารที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) ซึ่งเป็นการพูดคุยโดยตรง รวมทั้งมีการพูดคุยผ่านทางโทรศัพท์และแอปพลิเคชันออนไลน์ ได้แก่ Line Messenger MS Teams และ Google meet โดยระยะเวลาในการสัมภาษณ์ต่อผู้ถูกสัมภาษณ์ 1 ท่านจะใช้เวลาประมาณ 20 นาทีถึง 1 ชั่วโมง มีการบันทึกการสัมภาษณ์ ถอดความและได้จัดบันทึกเป็นลายลักษณ์อักษร มาวิเคราะห์ข้อมูลเชิงเนื้อหา (Content Analysis) ตามกระบวนการของงานวิจัยเชิงคุณภาพ เพื่อเชื่อมโยงความสัมพันธ์ จากนั้นทำการนำเสนอผลการวิจัยด้วยวิธีการเชิงพรรณนา (Descriptive Research)

ผู้วิจัยนำข้อมูลทุติยภูมิ (Secondary Data) ที่ได้ศึกษาค้นคว้าประกอบกับสารที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth Interview) กับกลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นการพูดคุยโดยตรง รวมทั้งมีการพูดคุยผ่านทางโทรศัพท์และแอปพลิเคชันออนไลน์ ได้แก่ Line Messenger MS Teams และ Google meet สำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นผู้ปกครองผู้วิจัยใช้ระยะเวลาในการสัมภาษณ์ต่อผู้ให้สัมภาษณ์ 1 ท่านจะใช้เวลาประมาณ 20 นาทีถึง 1 ชั่วโมง สำหรับกลุ่มตัวอย่างที่เป็นตัวแทนผู้ประกอบการเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กผู้วิจัยใช้ระยะเวลาในการสัมภาษณ์ต่อผู้ให้สัมภาษณ์ 1 บริษัทจะใช้เวลาประมาณ 20 นาที มีการบันทึกการสัมภาษณ์ ถอดความและได้จัดบันทึกเป็นลายลักษณ์อักษร มาวิเคราะห์ข้อมูลเชิงเนื้อหา (Content Analysis) ตามกระบวนการของงานวิจัยเชิงคุณภาพ เพื่อ

เชื่อมโยงความสัมพันธ์ จากนั้นทำการนำเสนอผลการวิจัยด้วยวิธีการเชิงพรรณนา (Descriptive Research)

3.5 ระยะเวลาในการดำเนินงาน

ระยะเวลาในการดำเนินการวิจัย ตั้งแต่เริ่มต้นจนจบโครงการ จากเดือนมกราคม - กันยายน พ.ศ. 2565 โดยมีระยะเวลาในการเก็บข้อมูล ตั้งแต่เดือน กรกฎาคม - สิงหาคม พ.ศ. 2565



บทที่ 4

ผลการวิจัย

งานวิจัยเรื่อง “ความรู้ ทักษะและประสบการณ์ของผู้ปกครองที่มีต่อการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก”

ผู้วิจัยได้ใช้ข้อมูลที่ได้จากการสัมภาษณ์เชิงลึก (In-depth interview) โดยใช้แบบสัมภาษณ์แบบกึ่งโครงสร้าง มีคำถามปลายเปิด (Open-ended Question) เพื่อเปิดโอกาสให้กลุ่มตัวอย่างสามารถแสดงความคิดเห็นได้อย่างอิสระและมีคำถามปลายปิด (Closed-ended Question) ในบางส่วนและนำมาวิเคราะห์ข้อมูลเชิงเนื้อหา (Content Analysis) ตามกระบวนการของงานวิจัยเชิงคุณภาพ

ทั้งนี้ ผู้วิจัยใช้กลุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจง (Purposive sampling) โดยเป็นผู้ปกครอง (พ่อ แม่ ผู้ดูแล ฯลฯ) ที่มีเด็กวัยแรกเกิดถึง 6 ปีอยู่ในการดูแล มีรถยนต์ส่วนตัว มีเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก และมีประสบการณ์ในการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กขณะใช้รถยนต์ส่วนตัวในการเดินทาง จำนวนทั้งสิ้น 28 ราย และตัวแทนผู้ประกอบการเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก จำนวน 5 บริษัทสามารถสรุปผลการวิจัยได้ดังต่อไปนี้

- 4.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์
- 4.2 ความรู้ของผู้ปกครองที่มีต่อการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก
- 4.3 ทักษะของผู้ปกครองที่มีต่อเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก
- 4.4 ความรู้และทัศนคติของบุคลากรทางการแพทย์ที่มีต่อการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก
- 4.5 ประสบการณ์ของผู้ปกครองที่มีต่อการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก
- 4.6 ความรู้ ทักษะ ข้อเสนอแนะหรือความคิดเห็นเพิ่มเติมเกี่ยวกับกฎหมายบังคับใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กในประเทศไทย
- 4.7 ข้อเสนอแนะหรือความคิดเห็นเพิ่มเติมเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก
- 4.8 ความรู้ ทักษะและประสบการณ์ของผู้ปกครองที่มีต่อการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กในมุมมองของผู้ประกอบการเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

ตารางที่ 2 แสดงรหัสของผู้ปกครองจำนวน 28 ราย

รหัสผู้ปกครอง	อายุ	ความสัมพันธ์กับเด็ก	การศึกษา	อาชีพ	รายได้	ยี่ห้อ	รุ่นรถยนต์	มีระบบ ISOFIX หรือไม่
P01	20-30 ปี	คุณแม่	ปริญญาตรี	ข้าราชการ	15,000 - 30,000 บาท	Toyota	Cross	มี
P02	31-40 ปี	คุณพ่อ	ปริญญาโท	พนักงานบริษัทเอกชน	75,001 บาทขึ้นไป	Mitsubishi	Pajero sport	มี
P03	41-50 ปี	คุณพ่อ	ปริญญาโท	พนักงานบริษัทเอกชน	75,001 บาทขึ้นไป	Ford	Everest	มี
P04	20-30 ปี	คุณแม่	ปริญญาโท	พนักงานบริษัทเอกชน	45,001 - 60,000 บาท	Toyota	CH-R	มี
P05	31-40 ปี	คุณแม่	ปริญญาตรี	พนักงานบริษัทเอกชน	45,001 - 60,000 บาท	Suzuki	Selerio	ไม่ทราบ
P06	31-40 ปี	คุณแม่	ปริญญาตรี	ธุรกิจส่วนตัว	75,001 บาทขึ้นไป	Subaru	XV	ไม่มี
P07	41-50 ปี	คุณพ่อ	ปริญญาตรี	พนักงานบริษัทเอกชน	75,001 บาทขึ้นไป	Lexus	NX300	มี
P08	41-50 ปี	คุณแม่	ปริญญาตรี	แม่บ้าน	45,001 - 60,000 บาท	Benz	E200	ไม่ทราบ
P09	41-50 ปี	คุณแม่	ปริญญาโท	พนักงานบริษัทเอกชน	75,001 บาทขึ้นไป	BMW	X3	มี
P10	31-40 ปี	คุณแม่	ปริญญาตรี	พนักงานบริษัทเอกชน	30,001 - 45,000 บาท	Toyota	Camry	มี
P11	31-40 ปี	คุณแม่	ปริญญาตรี	พนักงานบริษัทเอกชน	15,000 - 30,000 บาท	Honda	Jazz	ไม่ทราบ
P12	41-50 ปี	คุณพ่อ	ปริญญาตรี	พนักงานบริษัทเอกชน	75,001 บาทขึ้นไป	Honda	CR-V	มี
P13	31-40 ปี	คุณแม่	ปริญญาตรี	พนักงานบริษัทเอกชน	30,001 - 45,000 บาท	Honda	CR-V	ไม่มี
P14	31-40 ปี	คุณแม่	ปริญญาโท	ธุรกิจส่วนตัว	75,001 บาทขึ้นไป	Honda	CR-V	มี
P15	31-40 ปี	คุณแม่	ปริญญาโท	พนักงานบริษัทเอกชน	45,001 - 60,000 บาท	Honda	City	มี
P16	51 ปีขึ้นไป	คุณพ่อ	ปริญญาโท	พนักงานบริษัทเอกชน	75,001 บาทขึ้นไป	Toyota	Cross	มี
P17	31-40 ปี	คุณพ่อ	ปริญญาตรี	โค้ชฟุตบอล	45,001 - 60,000 บาท	Honda	Jazz	มี
P18	41-50 ปี	คุณพ่อ	ปริญญาโท	พนักงานบริษัทเอกชน	75,001 บาทขึ้นไป	Toyota	Cross	มี
P19	31-40 ปี	คุณแม่	ปริญญาตรี	ธุรกิจส่วนตัว	75,001 บาทขึ้นไป	BMW	X3	มี
P20	31-40 ปี	คุณแม่	ปริญญาตรี	พนักงานบริษัทเอกชน	60,001 - 75,000 บาท	Volvo	XC70	ไม่ทราบ
P21	41-50 ปี	คุณแม่	ปริญญาตรี	พนักงานบริษัทเอกชน	75,001 บาทขึ้นไป	Toyota	Yaris Ativ	ไม่ทราบ
P22	31-40 ปี	คุณแม่	ปริญญาโท	พนักงานบริษัทเอกชน	75,001 บาทขึ้นไป	Honda	Jazz	ไม่ทราบ
P23	41-50 ปี	คุณแม่	ปริญญาโท	พนักงานบริษัทเอกชน	75,001 บาทขึ้นไป	Mazda	CX8	ไม่ทราบ
P24	41-50 ปี	คุณพ่อ	ปริญญาตรี	พนักงานบริษัทเอกชน	45,001 - 60,000 บาท	Isuzu	MU-X	ไม่ทราบ
P25	31-40 ปี	คุณพ่อ	ปริญญาโท	ข้าราชการ	30,001 - 45,000 บาท	Honda	City	มี
P26	31-40 ปี	คุณพ่อ	ปริญญาตรี	ธุรกิจส่วนตัว	75,001 บาทขึ้นไป	BMW	320d	มี
P27	31-40 ปี	คุณแม่	ปริญญาตรี	พนักงานบริษัทเอกชน	45,001 - 60,000 บาท	MG	5	ไม่ทราบ
P28	31-40 ปี	คุณแม่	ปริญญาโท	ธุรกิจส่วนตัว	45,001 - 60,000 บาท	Toyota	Camry	ไม่มี

4.1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

จากตารางที่ 3 ซึ่งเป็นตารางแสดงข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์พบว่า กลุ่มตัวอย่างเป็นคุณแม่จำนวน 18 รายจาก 28 ราย คิดเป็นร้อยละ 64 มีช่วงอายุระหว่าง 31-40 ปี คิดเป็นร้อยละ 57 จบการศึกษาระดับปริญญาตรีคิดเป็นร้อยละ 57 และระดับปริญญาโทคิดเป็นร้อยละ 43 ส่วนมากมีอาชีพพนักงานบริษัทเอกชนคิดเป็นร้อยละ 68 และมีรายได้ 75,001 บาทขึ้นไปซึ่งเป็นจำนวนครึ่งหนึ่งของผู้ให้สัมภาษณ์ทั้งหมด ทั้งนี้กลุ่มตัวอย่างที่ผู้วิจัยได้ทำการสัมภาษณ์มีคุณสมบัติครบถ้วนตามเกณฑ์อันได้แก่ เป็นผู้ปกครองที่มีเด็กวัยแรกเกิดถึง 6 ปีอยู่ในการดูแล มีรถยนต์ส่วนตัว มีเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก และมีประสบการณ์ในการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กขณะใช้รถยนต์ส่วนตัวในการเดินทาง

ตารางที่ 3 ตารางแสดงข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์	ความถี่ (ราย)	ร้อยละ
อายุ		
20-30 ปี	2	7%
31-40 ปี	16	57%
41-50 ปี	9	32%
51 ปีขึ้นไป	1	4%
ความสัมพันธ์กับเด็ก		
คุณแม่	18	64%
คุณพ่อ	10	36%
การศึกษา		
ปริญญาตรี	16	57%
ปริญญาโท	12	43%

ตารางที่ 3 ตารางแสดงข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์ (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์	ความถี่ (ราย)	ร้อยละ
อาชีพ		
พนักงานบริษัทเอกชน	19	68%
ข้าราชการ	2	7%
ธุรกิจส่วนตัว	5	18%
อื่น ๆ	2	7%
รายได้		
15,000 - 30,000 บาท	2	7%
30,001 - 45,000 บาท	3	11%
45,001 - 60,000 บาท	8	29%
60,001 - 75,000 บาท	1	4%
75,001 บาทขึ้นไป	14	50%

4.2 ความรู้ของผู้ปกครองที่มีต่อการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

จากตารางที่ 4 ซึ่งเป็นตารางแสดงคำตอบของผู้ปกครองในประเด็น “ค้นหาข้อมูลความรู้เกี่ยวกับการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กจากแหล่งใดบ้าง” พบว่า ผู้ปกครองร้อยละ 29 หาความรู้จากอินเทอร์เน็ต รองลงมามีสัดส่วนร้อยละ 11 เท่ากันถึงสามแหล่งด้วยกัน ได้แก่ สอบถามจากพนักงานขาย สอบถามจากบุคคลรอบข้างและ YouTube

ตารางที่ 4 ตารางแสดงคำตอบของผู้ปกครองในประเด็น

“ค้นหาข้อมูลความรู้เกี่ยวกับการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กจากแหล่งใดบ้าง”

ค้นหาข้อมูลความรู้เกี่ยวกับการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กจากแหล่งใดบ้าง	กล่าวถึง (ครั้ง)	ร้อยละ
อินเทอร์เน็ต	16	29%
สอบถามจากพนักงานขาย	6	11%
เพจหมอ	4	7%
คู่มือการใช้งาน	5	9%
สอบถามจากบุคคลรอบข้าง	6	11%
YouTube	6	11%
แฟน	4	7%
เพจแบรนด์สินค้าเด็ก	3	5%
เพจเกี่ยวกับลูก	1	2%
เพจนิตยสารแม่และเด็ก	1	2%
ข่าว	2	4%
สอบถามจากพยาบาล	1	2%
Facebook	1	2%

ตัวอย่างคำสัมภาษณ์ดังแสดงต่อไปนี้

“อินเทอร์เน็ต กับ พนักงานขาย...ส่วนใหญ่ก็จะเป็นหมอบที่อยู่ในเพจที่เกี่ยวกับเรื่องเด็ก...เราแบบไปเรื่อย ๆ เราก็จะเจอเข้าทุกวันอยู่แล้ว” (P28, คุณแม่, 31-40 ปี, ธุรกิจส่วนตัว)

“เพื่อน ๆ ที่มีการใช้งานมาก่อนหน้านี้...ดูจากในเน็ต.....คำแนะนำจากร้านค้า...ข่าวสารจากครอบครัวเพื่อน ๆ ให้ซื้อติดรถไว้” (P16, คุณพ่อ, 51 ปีขึ้นไป, พนักงานบริษัทเอกชน)

“โอ้โห ไม่เข้าใจเลย ก็จะบอกว่าแฟนพี่เขาเป็นคนที่ศึกษาส่วนพี่ก็เป็นคนร่วมตัดสินใจก็ซื้อแต่รู้ว่ามันมีแบบ ISOFIX กับแบบคาดเข็มขัดป๊ะ พี่ก็ไม่ค่อยรู้เรื่องตรงนี้...ก็ไม่ได้ดูอะไรอะคะ แต่รู้ว่ามันควรจะนั่ง ไม่ได้ศึกษา คือมันก็ตามข่าวว่าเด็กไม่ควรจะนั่งรถเปล่า ๆ เพราะว่าเขาคาด Safety belt ไม่ได้ และเกิดอุบัติเหตุอะไรขึ้นมาเนี่ยน้องก็อาจจะกระเด็นออกนอกรถได้...กระตุกคอกก็ยังไม่แข็งแรง นี้ออกจากโรงพยาบาลก็นั่งเลย” (P14, คุณแม่, 31-40 ปี, ธุรกิจส่วนตัว)

“ดูจากในอินเทอร์เน็ตด้วยแล้วก็ฟังจากที่คนวิจารณ์เขาเล่ากันมา คือเปรียบเทียบว่าด้วยขนาดของรถ การเดินทางว่าเราเหมาะสมจะใช้คาร์ซีทแบบไหน” (P02, คุณพ่อ, 31-40 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

จากตารางที่ 5 ซึ่งเป็นตารางแสดงคำตอบของผู้ปกครองในประเด็น “คุณคิดว่าเมื่อใดที่เด็กควรจะต้องใช้มีเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก” พบว่า ผู้ปกครองเกือบทั้งหมดคิดว่าเด็กควรจะต้องใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กตั้งแต่แรกเกิด คิดเป็นร้อยละ 93 อีกร้อยละ 7 คิดว่าตนจะรอให้เด็กโตกว่านี้ก่อนถึงจะใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

เด็กควรจะต้องใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กตั้งแต่แรกเกิดเหตุเพราะเมื่อเกิดอุบัติเหตุเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กช่วยลดความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตขณะเกิดอุบัติเหตุได้มากกว่าร้อยละ 70 หากเทียบกับการคาดเข็มขัดนิรภัยเพียงอย่างเดียว ซึ่งเด็กทารกเองก็ยังไม่สามารถคาดเข็มขัดนิรภัยได้

ตารางที่ 5 ตารางแสดงคำตอบของผู้ปกครองในประเด็น

“คุณคิดว่าเมื่อใดที่เด็กควรจะต้องใช้มีเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก”

คุณคิดว่าเมื่อใดที่เด็กควรจะต้องใช้มีเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก	ความถี่ (คน)	ร้อยละ
คำตอบ: แรกเกิด		
แรกเกิด*	26	93%
รอให้โตก่อน	2	7%
* คำตอบที่ถูกต้อง		

ตัวอย่างคำสัมภาษณ์ดังแสดงต่อไปนี้

ผู้ปกครองที่คิดว่าเด็กควรจะต้องใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กตั้งแต่แรกเกิด

“ลูกไม่ใช่ตั้งแต่แรกเกิด เพราะคือตอนนั้นคนไทยยังไม่ค่อยมีความรู้เกี่ยวกับเรื่องคาร์ซีทอะ

พื้มองว่าเด็กจะไปนั่งคาร์ซีทตั้งแต่แรกเกิดเด็กเหมือนกับว่าคอเขายังไม่แข็งแรง พื้กลัวว่าถ้ารถเบรกอาจจะคอพับมาได้ แต่พื้อ่านมาก็คือควรที่จะให้เด็กนั่งคาร์ซีทตั้งแต่แรก ก่อนที่จะอ่านอะคิดว่าถ้าลูกคอแข็งแล้วเนี่ยพื้จะใช้เลย ความคิดตอนที่ยังไม่ได้แบบอ่านอะอะนะ” (P27, คุณแม่, 31-40 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

“เด็กไม่ควรจะนั่งรถเปล่า ๆ เพราะว่าเขาคาด Safety belt ไม่ได้ และเกิดอุบัติเหตุอะไรขึ้นมาเนี่ยน้องก็อาจจะกระเด็นออกนอกรถได้...กระตุกคอกก็ยังไม่แข็งแรง” (P14, คุณแม่, 31-40 ปี, ธุรกิจส่วนตัว)

ผู้ประกอบการที่คิดว่าตนจะรอให้เด็กโตกว่านี้ก่อนถึงจะใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

“ตอนกลับบ้านมาก็ไม่ได้นั่งคาร์ซีทนะ คิดไว้แล้วแต่ว่าไม่ได้นั่งคือน้องตัวเล็กมากก็เลยอุ้มเอา แม่ก็คาดเข็มขัดเอา...2 โหล 4 เอง จิวเดียว...น่าจะถึง 5 ขวบอะคะ เขายังไม่ตัวโตมากอะเขายังนั่งคาร์ซีทได้คือให้เขานั่งไปก่อน” (P20, คุณแม่, 31-40 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

“เริ่มครั้งแรกจากการถามเพื่อนร่วมงาน เตรียมไว้ตั้งแต่ก่อนคลอด...เด็กแรกเกิดคอกจะอ่อน...ส่วนตัวต้องให้โตกว่านี้ ตอนนี้ก็ทดลองนั่ง โดยคุณแม่ตั้งนั่งใกล้ ๆ สักพักแล้วเราก็ต้องเอาออกมาอุ้ม เลยกว่าส่วนตัวต้องรอสัก 2-3 ขวบก่อนจะดีกว่า เพราะว่าเขายังไม่รู้เรื่อง” (P09, คุณแม่, 41-50 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

จากตารางที่ 6 ซึ่งเป็นตารางแสดงคำตอบของผู้ปกครองในประเด็น “คุณคิดว่าเมื่อใดที่เด็กจะสามารถนั่งเบาะรถยนต์ปกติได้โดยไม่ต้องมีเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก” พบว่า ผู้ปกครองเห็นว่าเป็นช่วง 5-6 ขวบ ร้อยละ 36 7-8 ขวบ ร้อยละ 29 และขึ้นอยู่กับสรีระของเด็ก ร้อยละ 18 ตามลำดับ

คำตอบที่ถูกต้องคือเมื่อเด็กมีอายุ 12 ปีขึ้นไปจึงจะสามารถนั่งเบาะรถยนต์ปกติได้โดยไม่ต้องมีเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กเพราะเข็มขัดนิรภัยในรถยนต์ออกแบบมารองรับกับเด็กช่วงอายุตั้งแต่ 12 ปีขึ้นไปซึ่งมีผู้ปกครองเพียง 1 รายเท่านั้นหรือคิดเป็นร้อยละ 4 ที่ตอบคำถามนี้ได้ถูกต้อง

ตารางที่ 6 ตารางแสดงคำตอบของผู้ปกครองในประเด็น

“คุณคิดว่าเมื่อใดที่เด็กจะสามารถนั่งเบาะรถยนต์ปกติได้โดยไม่ต้องมีเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก”

คุณคิดว่าเมื่อใดที่เด็กจะสามารถนั่งเบาะรถยนต์ปกติได้โดยไม่ต้องมีเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก คำตอบ: เมื่อเด็กมีอายุ 12 ปี	ความถี่ (คน)	ร้อยละ
4 ขวบ	3	11%
5-6 ขวบ	10	36%
7-8 ขวบ	8	29%
ขึ้นอยู่กับสรีระของเด็ก	5	18%
ใช้ไปเรื่อย ๆ	1	4%
12 ขวบ*	1	4%
* คำตอบที่ถูกต้อง		

ตัวอย่างคำสัมภาษณ์ดังแสดงต่อไปนี้

ผู้ปกครองที่คิดว่าช่วง 5-6 ขวบเด็กจะสามารถนั่งเบาะรถยนต์ปกติได้โดยไม่ต้องมีเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

“อาจจะประมาณปีหน้า 5-6 ขวบ เพราะลูกเดินทางไกล ความเสี่ยงมันเยอะ แต่จะย้ายโรงเรียนแล้วใกล้บ้านมากเลย” (P22, คุณแม่, 31-40 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

ผู้ปกครองที่คิดว่าช่วง 7-8 ขวบเด็กจะสามารถนั่งเบาะรถยนต์ปกติได้โดยไม่ต้องมีเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

“7 ขวบ ก็เรื่องความปลอดภัยด้วย มันเป็นวัยที่เขายังไม่เหมาะกับ Belt ของผู้ใหญ่บนรถอะค่ะ เขาก็ยังรับผิดชอบตัวเองไม่ได้ขนาดที่จะนั่งในตำแหน่งที่จะเอา Belt บนรถมาคาด ด้วยสรีระด้วยอะไรเขาบอกว่าควรจะนั่งในเบาะนั่งของเขามากกว่า” (P12, คุณพ่อ, 41-50 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

ผู้ปกครองที่คิดว่าขึ้นอยู่กับสรีระของเด็กที่จะสามารถนั่งเบาะรถยนต์ปกติได้โดยไม่ต้องมีเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

“มาถึง แล้วเวลาคาด Belt ไม่รัดคอก็จะให้เลิกแล้วแหละ” (P21, คุณแม่, 41-50 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

“ตามทฤษฎีก็คือถ้าเขารัด Belt แล้วมันไม่คาดคออันนั้นคือถือว่า เออใช้ได้” (P07, คุณพ่อ, 41-50 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

จากตารางที่ 7 ซึ่งเป็นตารางแสดงคำตอบของผู้ปกครองในประเด็น “คุณคิดว่าตำแหน่งในการติดตั้งเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กที่ปลอดภัยมากที่สุดควรเป็นอย่างไร” พบว่าผู้ปกครองร้อยละ 96 ติดตั้งเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กที่บริเวณเบาะหลังของตัวรถ ขณะที่ผู้ปกครองเพียง 1 รายหรือคิดเป็นร้อยละ 4 ที่มีการติดตั้งเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กทั้งเบาะด้านหน้าและด้านหลัง

สิ่งที่ควรปฏิบัติคือการติดตั้งเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กไว้บริเวณเบาะหลังของตัวรถ ผลการศึกษาพบว่าเบาะหลังคือตำแหน่งที่เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กจะได้รับแรงกระแทกที่น้อยที่สุดหากเกิดอุบัติเหตุ

ตารางที่ 7 ตารางแสดงคำตอบของผู้ปกครองในประเด็น

“คุณคิดว่าตำแหน่งในการติดตั้งเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กที่ปลอดภัยมากที่สุดควรเป็นอย่างไร”

คุณคิดว่าตำแหน่งในการติดตั้งเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กที่ปลอดภัยมากที่สุดควรเป็นอย่างไร	ความถี่ (คน)	ร้อยละ
คำตอบ: เบาะหลัง		
เบาะหลัง*	27	96%
เบาะหน้าและเบาะหลัง	1	4%
* คำตอบที่ถูกต้อง		

ตัวอย่างคำสัมภาษณ์ดังแสดงต่อไปนี้

ผู้ปกครองที่ติดตั้งเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กที่บริเวณเบาะหลังของตัวรถ

“เขาบอกหลังคนขับปลอดภัยสุด ...ตามทฤษฎีแล้วเวลาเราขับแล้วมีอะไรมาชนเราก็ต้องเอาตัวเองหลบ เขาบอกว่าเด็กเล็กหันหลังจะปลอดภัยกว่า แต่เดี๋ยวก็จะหันหน้าได้ละ เดี่ยวต้องดูว่าเท่าไร? ไม่ได้เช็ค” (P26, คุณพ่อ, 31-40 ปี, ธุรกิจส่วนตัว)

ผู้ปกครองที่ติดตั้งเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กทั้งเบาะด้านหน้าและด้านหลัง

“เด็กควรจะอยู่ใกล้ตัว...ก็มีทั้งข้างหลัง และข้างหน้าเลยนะแล้วแต่สถานการณ์ว่านั่งตรงไหน” (P09, คุณแม่, 41-50 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

จากตารางที่ 8 ซึ่งเป็นตารางแสดงคำตอบของผู้ปกครองในประเด็น “คุณรู้สึกอย่างไร หากเด็กนั่งในตำแหน่งที่มีถุงลมนิรภัย (Airbag)” พบว่าผู้ปกครองร้อยละ 75 รู้สึกไม่ปลอดภัย และคิดว่าโตแล้วจึงให้เด็กนั่งที่เบาะด้านหน้าได้ร้อยละ 14

การให้เด็กนั่งที่เบาะหน้าหากกรณีเกิดอุบัติเหตุจะทำให้เกิดการทำงานของถุงลมนิรภัย (Airbag) เกิดการบีบอัดกับตัวเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กและเป็นอันตรายต่อเด็กได้ ดังนั้นผู้ปกครองควรติดตั้งเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กไว้ที่เบาะด้านหลังของรถ

ตารางที่ 8 ตารางแสดงคำตอบของผู้ปกครองในประเด็น

“คุณรู้สึกอย่างไร หากเด็กนั่งในตำแหน่งที่มีถุงลมนิรภัย (Airbag)”

คุณรู้สึกอย่างไร หากเด็กนั่งในตำแหน่งที่มีถุงลมนิรภัย (Airbag) คำตอบ: ห้ามนั่งเพราะเป็นอันตรายต่อเด็ก	ความถี่ (คน)	ร้อยละ
ให้ลูกนั่งหน้าเพราะคิดว่าโตแล้ว	4	14%
รู้สึกไม่ปลอดภัย*	21	75%
ไม่ได้ตอบ	3	11%
* คำตอบที่ถูกตัดออก		

ตัวอย่างคำสัมภาษณ์ดังแสดงต่อไปนี้

ผู้ปกครองที่รู้สึกไม่ปลอดภัย

“ไม่โอเคเพราะแฟนที่เขาค่อนข้างแบบ Safety first...เขาเคยมีอุบัติเหตุตอนที่ขับรถไปคนเดียวและ Airbag มันทำงาน มันก็จะกระแทก เพื่อ Protect คนไม่ให้บาดเจ็บมากซึ่งถ้าเกิดว่าเรา

จินตนาการดู ถ้าลูกอยู่ตรงนั้นแล้ว Airbag มันกระแทกขึ้นมา มันจะไม่ค่อยปลอดภัย เด็กจะอยู่ข้างหลังมันจะโอเคกว่า” (P23, คุณแม่, 41-50 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

“อุ๊ยมันอันตรายนะคะ...เวลาเกิดอุบัติเหตุ Airbag ก็จะมีอัดอัดเด็ก...เวลาซึ่งรถเขาแปะเดือนเอาไว้อยู่แล้วเขาห้ามติดตั้งคาร์ซีท” (P04, คุณแม่, 20-30 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

“ไม่เคยให้นั่งตรง Airbag ...เหมือนได้ข้อมูลมา...เกี่ยวกับเรื่องความปลอดภัยของรถ...เวลาเกิดอุบัติเหตุมันจะกระแทกเด็ก อันตรายกว่าเดิม” (P10, คุณแม่, 31-40 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

ผู้ปกครองที่คิดว่าโตแล้วจึงให้เด็กนั่งที่เบาะด้านหน้าได้

“ปัจจุบันคน โตนั่งข้างหน้า คนเล็กไม่เคยนั่ง ในรถเวลาเราปิดที่บังแดดเลยห้ามติดตั้งคาร์ซีทที่ตรงนั้น มันเลยฝังใจที่ว่าเด็กไม่ควรนั่งตรงนั้น เพราะว่าคนโตกว่าจะได้นั่งตรงนี้ก็เพิ่งขึ้นป. 1 เนี่ยละ (6ขวบ)” (P22, คุณแม่, 31-40 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

“คนโต (6 ขวบ 5 เดือน) สามารถมานั่งข้างหน้าได้ คนเล็ก (2 ขวบ 1 เดือน) ยังต้องนั่งข้างหลังอยู่” (P02, คุณพ่อ, 31-40 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

จากตารางที่ 9 ซึ่งเป็นตารางแสดงคำตอบของผู้ปกครองในประเด็น “คุณรู้สึกอย่างไร หากเด็กไม่ได้ใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กเมื่อมีคนนั่งอยู่ข้าง ๆ” พบว่าผู้ปกครองร้อยละ 75 รู้สึกไม่ปลอดภัย และร้อยละ 25 รู้สึกว่าไม่เป็นอะไร

เนื่องด้วยเด็กมีศีรษะที่หนักและมีช่วงลำตัวที่เล็ก กระดูกต้นคอและกระดูกทรวงอกอ่อนขณะที่อวัยวะภายในช่องท้องค่อนข้างใหญ่ เมื่อเกิดอุบัติเหตุและไม่ได้นั่งเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กเด็กจะทะลุออกนอกรถได้ง่ายแม้ว่าจะมีการอุ้มโดยผู้ใหญ่ก็ตาม เพราะฉะนั้นเด็กควรจะอยู่ในเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กตลอดเวลาระหว่างขับรถ

ตารางที่ 9 ตารางแสดงคำตอบของผู้ปกครองในประเด็น

“คุณรู้สึกอย่างไร หากเด็กไม่ได้ใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กเมื่อมีคนนั่งอยู่ข้าง ๆ”

คุณรู้สึกอย่างไร หากเด็กไม่ได้ใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กเมื่อมีคนนั่งอยู่ข้าง ๆ คำตอบ: เด็กควรจะอยู่ในเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กตลอดเวลาระหว่างขับรถ	ความถี่ (คน)	ร้อยละ
รู้สึกว่าไม่เป็นอะไร	7	25%
รู้สึกไม่ปลอดภัย*	21	75%
* คำตอบที่ถูกต้อง		

ตัวอย่างคำสัมภาษณ์ดังแสดงต่อไปนี้

ผู้ปกครองที่รู้สึกไม่ปลอดภัย

“พี่เหวี่ยงเลขแหละ บังคับเด็ดขาด ไม่นั่งไม่ออก” (P13, คุณแม่, 31-40 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

“ก็รู้สึกไม่ปลอดภัยครับ พยายามจะเน้นให้ลูกนั่งด้วยอะ” (P24, คุณพ่อ, 41-50 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

ผู้ปกครองที่รู้สึกว่าไม่เป็นอะไร

“มันก็ Safety ดีนะ แต่ว่ารุ่นพ่อรุ่นแม่เราก็โตมาแบบไม่มีคาร์ซีทใหม่...มันก็โตมาได้ แต่ส่วนหนึ่งก็คือ Environment ที่เปลี่ยนแปลงไปในสังคม แต่มันไม่ได้หมายความว่าไม่มีความปลอดภัย” (P09, คุณแม่, 41-50 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

“โอเคนะเพราะว่าเรามั่นใจว่าเออเราก็ดูแลลูกเราได้รู้สึกมั่นใจแหละเราก็เลยยอมให้เขาอะลุ่มอล่วยได้” (P21, คุณแม่, 41-50 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

4.3 ทักษะของผู้ปกครองที่มีต่อเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

จากตารางที่ 10 ซึ่งเป็นตารางแสดงคำตอบของผู้ปกครองในประเด็น “คุณมีความคิดเห็นอย่างไรเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก” พบว่าผู้ปกครองส่วนมากมีทัศนคติเชิงบวกต่อเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กโดยคิดเป็นร้อยละ 65 โดยผู้ปกครองร้อยละ 68 คิดเห็นว่าเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กเป็นสิ่งที่ปลอดภัยสำหรับเด็ก ร้อยละ 19 เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กเป็นสิ่งจำเป็นและร้อยละ 13 เห็นถึงความสำคัญของการมีเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก สำหรับทัศนคติเชิงลบต่อเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กผู้ปกครองมีความเห็นตรงกันว่า เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กมีราคาแพง

ตารางที่ 10 ตารางแสดงทัศนคติของผู้ปกครองในประเด็น “คุณมีความคิดเห็นอย่างไรเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก”

คุณมีความคิดเห็นอย่างไรเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก	กล่าวถึง (ครั้ง)	ร้อยละ
ทัศนคติเชิงบวก		65%
เห็นความสำคัญ	4	13%
มันจำเป็น	6	19%
เป็นสิ่งที่ปลอดภัย	21	68%
ทัศนคติเชิงลบ		35%
แพง	18	100%

ตัวอย่างคำสัมภาษณ์ดังแสดงต่อไปนี้

ทัศนคติเชิงบวกต่อเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

“เราให้ความสำคัญกับความปลอดภัยของลูกดังนั้นเราก็ต้องหามาใช้ พี่ยังไม่เคยเห็นใครนั่งคาร์ซีทแล้วเป็นอะไร มีแต่รอด และก็ไม่เคยเจอว่าเด็กตายเพราะคาร์ซีทรัดคอ” (P18, คุณพ่อ, 41-50 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

“ความปลอดภัยอันดับหนึ่ง เหมาะสำหรับเด็กเล็ก คือเราไม่สามารถให้เด็กเล็กมานั่งเบาะคนธรรมดาแล้วคาดเข็มขัดได้ มันก็เลยต้องใช้คาร์ซีท” (P15, คุณแม่, 31-40 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

“ตัวพี่เองให้ความสำคัญกับคาร์ซีทมาก...ถ้าลูกเราได้นั่งคาร์ซีทอะมันก็คือปลอดภัยไง”

(P11, คุณแม่, 31-40 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

“กฎหมายต่างประเทศเราก็ศึกษา เขาก็ออกมาว่าให้เด็กทุกคนใช้คาร์ซีทเราก็เลยคิดว่าน่าจะจำเป็น...ปลอดภัย” (P04, คุณแม่, 20-30 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

ทัศนคติเชิงลบต่อเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

“ราคาสูงเกินไป...ทำให้ผู้บริโภคเข้าถึงยาก ราคาหลายระดับมาก ตั้งแต่หลักพันถึงหลายหมื่นเพราะมาตรฐานไม่ชัดเจน ยากต่อการตัดสินใจ” (P16, คุณพ่อ, 51 ปีขึ้นไป, พนักงานบริษัทเอกชน)

“เสียดังค์หลายหมื่นด้วย ราคาก็ไม่เท่ากันอีก Made in China Made in Thailand มีสอง” (P09, คุณแม่, 41-50 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

“คือถ้าเทียบกับต่างชาตินะที่ว่าราคามันค่อนข้างแพงกว่านะ ถ้าเป็นแบรนด์ดัง ๆ เลยอาจคิดว่าราคาแพงเกินไป” (P27, คุณแม่, 31-40 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

จากตารางที่ 11 ซึ่งเป็นตารางแสดงทัศนคติของญาติเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก ในจำนวนทั้งหมดที่มีการกล่าวถึงพบว่ามีสัดส่วนเกือบครึ่งต่อครึ่งที่ญาติมีทัศนคติในเชิงบวกและเชิงลบ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 56 และ 44 ตามลำดับ

ตารางที่ 11 ตารางแสดงทัศนคติของญาติเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

ทัศนคติของญาติเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก	กล่าวถึง (ครั้ง)	ร้อยละ
ทัศนคติเชิงบวก	10	56%
ทัศนคติเชิงลบ	8	44%

ตัวอย่างคำสัมภาษณ์ดังแสดงต่อไปนี้

ทัศนคติเชิงบวกต่อเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

“เขาแฮปปี้ค่ะ เห็นหลานเขาอยู่ในที่ปลอดภัย แบบไม่นั่งคาร์ซีทเขาจะบ่นว่าทำไมไม่เอาให้ลูกนั่ง” (P01, คุณแม่, 20-30 ปี, ข้าราชการ)

“ผู้ใหญ่เดี๋ยวนี้ทันสมัย เขาเข้าใจว่ายุคสมัย มันเปลี่ยนไป” (P18, คุณพ่อ, 41-50 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

ทัศนคติเชิงลบต่อเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

“ทำเป็นตัวอย่างให้คุณปู่คุณย่าว่าคุณต้องนั่งแบบนี้นะแต่บางทีเขาก็แบบนะยังแบบชอบอุ้มอยู่” (P11, คุณแม่, 31-40 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

“คนแก่เขาเอาหลานอุ้ม ต้องคอยบอก เล่าให้ฟังว่าไม่นั่งแล้วจะเป็นยังไง บางทีคนแก่ก็ไม่คาดเข็มขัด โดยเฉพาะนั่งข้างหลัง แต่ถ้านั่งทางไกลก็ต้องบังคับให้คาด ...ต้องเบรกแรง ๆ แล้วกระเด็นถึงจะรู้ว่าต้องคาด” (P24, คุณพ่อ, 41-50 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

จากตารางที่ 12 ซึ่งเป็นตารางแสดงทัศนคติของคนรอบข้างเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก ในจำนวนทั้งหมดที่มีการกล่าวถึงพบว่ามีสัดส่วนเกือบครึ่งต่อครึ่งที่คนรอบข้างมีทัศนคติในเชิงบวกและเชิงลบ ซึ่งคิดเป็นร้อยละ 57 และ 43 ตามลำดับ

ตารางที่ 12 ตารางแสดงทัศนคติของคนรอบข้างเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

ทัศนคติของคนรอบข้างเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก	กล่าวถึง (ครั้ง)	ร้อยละ
ทัศนคติเชิงบวก	6	43%
ทัศนคติเชิงลบ	8	57%

ตัวอย่างคำสัมภาษณ์ดังแสดงต่อไปนี้

“ลูกเพื่อนหลาย ๆ คน 10 ขวบแล้วก็ยังนั่งคาร์ซีทกันอยู่ เพราะเป็นนิสัยของเขา นั่งเก้าอี้ของเขา” (P22, คุณแม่, 31-40 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

“คนที่มีลูกแล้ว โตแล้ว มีทั้งเห็นด้วยและไม่เห็นด้วย มีทั้ง Mom seat เพื่อนพี่อีกคนก็ต้องบังคับนะ

คนที่ไม่มีลูก มองว่าเป็นสิ่งที่ A must นะ มันจำเป็นนะและมันเป็นกฎหมายนะ” (P09, คุณแม่, 41-50 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

"ที่รู้สึกว้าหลังจากที่ตลอดปีหรือสองปีกว่าเขาถึงจะค่อยนิยมคาร์ซีทกันนะ ด้วยความรู้สึกคิดไปเองหรือเปล่านะ พี่จำได้ว่าช่วงนึงคาราท่านหนึ่งเขามีลูกแล้วเอาลูกนั่งคาร์ซีทตั้งแต่ตอนแรกเกิด คนไทยก็ค่านั่งคาร์ซีททำไม ทำไมไม่อุ้ม ไม่ให้ลูกได้รับไออุ่น บางคนก็มีสามารถซัพพอร์ต พร้อมทั้งจะให้ลูกนั่ง ก็เลยได้ยินนะแบบเด็กบางคนไม่ยอมนั่งคาร์ซีทเลย ร้องให้ ร้องตลอด เขาก็ต้องใจแข็ง" (P27, คุณแม่, 31-40 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

"บางคนก็คิดว่าเก็บวันละ 10 บาท จะได้คาร์ซีทลูกแล้ว 1 ปีตอนท้อง คือคาร์ซีท 3,000 มันก็ได้คุณภาพและในราคามันก็ได้เท่านี้ ด้วยเศรษฐกิจมันแบบนี้แต่ของราคา 3,000 อาจจะไม่ได้อะไร คุณภาพมากพอ บางคนคิดว่าซื้อมาต้องมาบังคับลูกให้นั่ง ถ้าเราฝึกให้เป็นนิสัย เขาก็จะมองว่าเป็นส่วนหนึ่ง" (P22, คุณแม่, 31-40 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

"ส่วนใหญ่คนต่างจังหวัดเขาก็จะไม่ค่อยให้ความสำคัญกับคาร์ซีทเพราะว่าเขา มองว่าเขาไม่ได้ขับเร็วหรืออะไรมาก แล้วก็เขาไม่ได้มีความจำเป็นต้องพาลูกไปที่ไหนตลอดนอกจากไม่สบาย เขามองว่ามันเป็นการใช้จ่ายที่แบบเปลือง...หรือแบบที่ผ่านมาก็ไม่เห็นมี ก็ไม่เห็นเป็นไรเลย ถ้ามองแบบคนอื่นที่เขาไม่มีตั้งค์เขาก็จะมองเหมือนกับประมาณว่าสร้างตรงนี้ขึ้นมาเพื่อแบบหาเงินกับประชาชนหรือเปล่า" (P11, คุณแม่, 31-40 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

"เพื่อน ๆ ที่รู้จักเขาก็ยังไม่เห็นเอาเด็กตั้งแต่เด็กยัน 5-6 ขวบ เขาก็ยังขับได้จนถึงปัจจุบัน เห็นว่าเขาจะตัวหลอก ๆ เอาไว้ เหมือนเป็นที่นั่งหลอกอะไรก็ไม่รู้เพื่อหลอกตำรวจเท่านั้น เขาไม่ได้ให้ความสำคัญ" (P14, คุณแม่, 31-40 ปี, ธุรกิจส่วนตัว)

4.4 ความรู้และทัศนคติของบุคลากรทางการแพทย์ที่มีต่อการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก
จากตารางที่ 13 ซึ่งเป็นตารางแสดงความรู้และทัศนคติของบุคลากรทางการแพทย์ที่มีต่อการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก พบว่าร้อยละ 96 ผู้ปกครองไม่ได้รับข้อมูลหรือคำแนะนำจากโรงพยาบาลเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กเลย มีผู้ปกครองเพียงท่านเดียวหรือคิดเป็นร้อยละ 4 ที่ได้รับคำแนะนำจากทางโรงพยาบาล

ตารางที่ 13 ตารางแสดงความรู้และทัศนคติของบุคลากรทางการแพทย์ที่มีต่อการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

หลังจากการคลอด คุณได้รับข้อมูลหรือคำแนะนำอะไรบ้างจากโรงพยาบาลเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก	ความถี่ (คน)	ร้อยละ
ได้รับข้อมูลหรือคำแนะนำ	1	4%
ไม่ได้รับข้อมูลหรือคำแนะนำ	27	96%

ตัวอย่างคำสัมภาษณ์ดังแสดงต่อไปนี้

ผู้ปกครองที่ได้รับข้อมูลหรือคำแนะนำจากโรงพยาบาลเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

"โรงพยาบาลบังคับ...บอกตั้งแต่ตอนคลอดเลยใช้ตั้งแต่ตอนนั้น...พยาบาลลงมาสอนติดตั้งด้วย เรื่องให้ที่นั่งนั่นทำนี่ ทำนั่น ปรับเบาะ ดึงสาย" (P06, คุณแม่, 31-40 ปี, ธุรกิจส่วนตัว)

ผู้ปกครองที่ไม่ได้รับข้อมูลหรือคำแนะนำจากโรงพยาบาลเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

"หุ่ยหะ ไม่มีอะ ไม่ให้นั่งด้วย เขาบอกนั่งกับพ่อแม่ปลอดภัยกว่า แต่พี่ไม่เชื่อหรอก" (P13, คุณแม่, 31-40 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

"พยาบาลก็ไม่ได้บังคับว่าต้องอยู่ในคาร์ซีท...แล้วแต่คุณแม่จะอุ้มก็ได้...อันไหนรู้สึกอุ่นใจว่าก็อันนั้นแหละ" (P07, คุณพ่อ, 41-50 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

"ไม่มีเลย ตอนที่ใส่ครั้งแรก คนที่มาส่งพยาบาลเขาก็ไม่เป็น" (P26, คุณพ่อ, 31-40 ปี, ธุรกิจส่วนตัว)

"โรงพยาบาลไม่มีพูดถึงเลย เขาจะ โฟกัสแค่เรื่องการให้นมแม่ ทางพยาบาลบอกว่าให้น้องอยู่บนตักแม่ปลอดภัยที่สุด...ต้องยอมคุณหมอไม่จั้นจะออกจากโรงพยาบาลไม่ได้ตอนนั้นยังไม่มีแรงเถียง" (P04, คุณแม่, 20-30 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

4.5 ประสบการณ์ของผู้ปกครองที่มีต่อการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กพฤติกรรมของผู้ปกครอง

ในส่วนของพฤติกรรมของผู้ปกครอง พบว่าผู้ปกครอง 20 ใน 28 รายหรือร้อยละ 71% อนุโลมให้เด็กไม่ต้องนั่งเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กถ้าเดินทางระยะใกล้ ๆ แต่ระยะทางไกลจำเป็นต้องนั่ง กล่าวคือระยะทางมีผลต่อการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กซึ่งผู้ปกครองจะมีความถี่ในการใช้มากขึ้นหากมีการเดินทางในระยะทางที่ไกลขึ้น

ตัวอย่างคำสัมภาษณ์ดังแสดงต่อไปนี้

“เคยนั่งไปกับพี่แบบอยู่ในหมู่บ้าน แต่ถ้าเกิดออกไปข้างนอกคือ 99% นั่งคาร์ซีทที่เดิม” (P13, คุณแม่, 31-40 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

“แต่ไกลในที่นี้คือไกลแบบระยะประมาณสัก 10 กิโลเมตรนะ... ใกล้มาก ๆ อย่างเงี้ยก็อาจจะไม่จับให้นั่ง...แบบไปเซเว่นอย่างเงี้ยกะนึกเดียว” (P10, คุณแม่, 31-40 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

“ถ้านั่งใกล้ ๆ ก็จะไม่มีปัญหาอะไร ถ้าไปไกลๆ ไปต่างจังหวัดก็จะเน้นให้เขานั่ง” (P15, คุณแม่, 31-40 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

“เคยลองไม่นั่งคาร์ซีท...ระยะทางมันใกล้มาก แบบไม่ถึง 3 กิโลเมตรอย่างเนี่ย แล้วแบบลองไม่รัดคูก็ได้มั้ง” (P28, คุณแม่, 31-40 ปี, ธุรกิจส่วนตัว)

อุบัติเหตุขณะที่มีเด็กร่วมเดินทางด้วย

จากตารางที่ 14 ซึ่งเป็นตารางแสดงอุบัติเหตุขณะที่มีเด็กร่วมเดินทางด้วย พบว่าผู้ปกครองไม่ได้มองว่าการเบรกกะทันหันเป็นอุบัติเหตุ โดยร้อยละ 54 กล่าวว่ามีการเบรกกะทันหันเกิดขึ้นแม้ว่าผู้ปกครองกล่าวว่าตนมีการขับรถที่ระมัดระวังมากขึ้นหากมีเด็กนั่งโดยสารในรถยนต์ และร้อยละ 36 ยังไม่เคยเกิดอุบัติเหตุขึ้นเลยแม้แต่ครั้งเดียว

ตารางที่ 14 ตารางแสดงอุบัติเหตุนะที่มีเด็กร่วมเดินทางด้วย

อุบัติเหตุนะที่มีเด็กร่วมเดินทางด้วย	กล่าวถึง (ครั้ง)	ร้อยละ
เบรกระงกกันหัน	15	54%
ชน	2	7%
ไม่มี	10	36%
ไม่ตอบ	1	4%

ตัวอย่างคำสัมภาษณ์ดังแสดงต่อไปนี้

ผู้ปกครองที่มีประสบการณ์การเบรกระงกกันหัน

“เวลาถูกไปด้วย จะขับรอลอย่างระมัด ระวัง จะขับช้า จะมีก็เบรกระงกกันหันเท่านั้น”

(P01, คุณแม่, 20-30 ปี, ข้าราชการ)

“พี่ไปปรับลูกจากโรงเรียนแล้วเขาไม่ยอมนั่ง ไม่ยอมคาดเข็มขัด แล้วเขาจะยืนตรงข้างคนขับ จังหวะที่เราขับออกมามันจะมีพุ่มไม้ซึ่งมันทำให้เราไม่ค่อยเห็นรถที่มันจะสวนมา...ไม่ได้ขับไวนะ พี่ชะลอเลย...เราต้องหักรถไปให้สุดแล้วต้องใช้มืออีกข้างช่วย แล้วจังหวะที่เรากำลังหักแล้วรถมา เราก็เลยเบรค พอเบรคปั๊บ สักพักพี่ได้ยินเสียงลูก...ลูกที่ลงไปกองอยู่ที่ตรงเท้าแต่โชคดีที่หัวไม่ฟาด” (P11, คุณแม่, 31-40 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

ผู้ปกครองที่ยังไม่เคยเจออุบัติเหตุเลยแม้แต่ครั้งเดียว

“ตั้งแต่ที่เขาเกิดมาไม่เคยมีอะไรพวกนี้” (P17, คุณพ่อ, 31-40 ปี, โค้ชฟุตบอล)

“ไม่เคยเลย ไม่เคยเจิวชนะอะไรสักครั้งเลย” (P26, คุณพ่อ, 31-40 ปี, ชูรกีจส่วนตัว)

จากตารางที่ 15 ซึ่งเป็นตารางแสดงประสบการณ์ที่ดีจากการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กพบว่าผู้ปกครองจำนวน 11 รายกล่าวว่าสิ่งที่เด็กนั่งอยู่กับที่ส่งผลให้ผู้ปกครองมีสมาธิในการขับรถเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ โดยมีผู้ปกครองอีก 6 รายกล่าวถึงความสะดวกสบายที่มีมากขึ้นหากให้เด็กนั่งในเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

ตารางที่ 15 ตารางแสดงประสบการณ์ที่ดีจากการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

ประสบการณ์ที่ดีจากการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก	กล่าวถึง (ครั้ง)	ร้อยละ
อยู่นิ่ง ไม่เสียสมาธิ	11	65%
สะดวกสบาย	6	35%

ตัวอย่างคำสัมภาษณ์ดังแสดงต่อไปนี้

การที่เด็กนั่งอยู่กับที่ส่งผลให้ผู้ปกครองมีสมาธิในการขับรถเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ

“เคยไม่นั่งคาร์ซีท โห้ยยย ไม่นั่งนี่อะ คือแบบวุ่นวายมากแต่ถ้านั่งคาร์ซีทแล้วคือเขาจะอยู่นิ่งเฉย ๆ ของเขา” (P20, คุณแม่, 31-40 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

“ปกติน้องเขาจะซนแบบซนมาก แต่ว่าพอไปถึงที่นั่น (คาร์ซีท) เหมือนเป็นบัลลังก์เจ้าสัว อันนี้คือรถของฉันแล้วคือคนขับรถของข้านะ...ต้องมีคาร์ซีทเท่านั้นสำหรับลูกจะไปไหนต้องอยู่ในคาร์ซีทเท่านั้น” (P25, คุณพ่อ, 31-40 ปี, ข้าราชการ)

“แล้วก็ทำให้คนขับมีสมาธิ เพราะเขาเป็นคน Active มาก เขาจะไม่ไปโยกไปจับนู่นจับนี่” (P17, คุณพ่อ, 31-40 ปี, โค้ชฟุตบอล)

“เวลาที่เด็กจะเวลาชอบแบบปีนป่ายมองที่กระจกคือเขานั่งบางที่ตัวเขาเฉยแล้วเขาไม่เห็นไม่เห็นวิวใจ อันนี้เป็นข้อดีเขาก็จะแบบนั่งได้นิ่งขึ้น” (P15, คุณแม่, 31-40 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

ความสะดวกสบายที่มีมากขึ้นทำให้เด็กนั่งในเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

“ก็คือปลอดภัยแล้วก็ไม่เป็นภาระกับคนที่นั่งด้วยแบบไม่ต้องมากคอยอุ้ม รู้สึกดีมากเลยที่ลูกไม่ร้องเวลานั่งคาร์ซีท เพราะร้อยเอ็ดถ้าแบบต้องคอยอุ้มแค่แป๊บเดียวก็เหนื่อยแล้ว พอเขานั่งได้ไอ้โห้สวรรค์” (P13, คุณแม่, 31-40 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

“สามารถไปไหนมาไหนกับลูกได้ สองคน โดยปลอดภัย ไม่ต้องเดินทางทีละ 2 คน ฝ่าเมื่อย อีกคนจะได้มีเวลาพักผ่อน” (P02, คุณพ่อ, 31-40 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

“สะดวกสบายกับครอบครัว...ที่ว่ามันก็สะดวกสบายกับพ่อแม่เหมือนกันนะ อย่างเช่น สมมุติเราเวลาไปข้างนอกหรือว่าไปไกล ๆ หรือเวลาที่เราแบบหิวอะไรเงี้ย ลูกเราก็อยู่บนคาร์ซีท พ่อแม่ก็กินได้ ถ้าสมมติแบบเปรียบเทียบแบบเอาลูกมานั่งอุ้มลูกก็จะแยง” (P27, คุณแม่, 31-40 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

จากตารางที่ 16 ตารางที่ 17 และตารางที่ 18 ซึ่งเป็นตารางแสดงปัญหาจากการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก ตารางแสดงพฤติกรรมของเด็กที่ยากลำบากจากการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก ตามลำดับและตารางแสดงวิธีการแก้ปัญหาหรือเทคนิคในการให้เด็กนั่งเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก พบว่า ปัญหาส่วนใหญ่ที่ผู้ปกครองประสบในการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก คือ ตัวอุปกรณ์มีน้ำหนักมากและด้วยขนาดที่ใหญ่จึงทำให้ต้องใช้พื้นที่ในการติดตั้งร้อยละ 39 ติดตั้งยากร้อยละ 19 พฤติกรรมของเด็กที่ยากลำบากส่วนมากร้อยละ 34 เด็กรู้สึกอึดอัดเมื่อนั่งเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก และร้อยละ 28 เด็กร้องไห้ ส่วนวิธีการแก้ปัญหาหรือเทคนิคในการให้เด็กนั่งเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กส่วนมากผู้ปกครองจะให้ของเล่น คิดเป็นร้อยละ 14 รองลงมาเป็นการเปิดเพลง จอดพัก ป้อนขนม อ่านนิทานและชวนดูวีดีตามลำดับ

ตารางที่ 16 ตารางแสดงปัญหาจากการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

ปัญหาจากการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก	กล่าวถึง (ครั้ง)	ร้อยละ
กินพื้นที่	12	39%
ใช้ไม่ได้นาน	5	16%
น้ำหนักมาก	4	13%
ติดตั้งยาก	6	19%
ข้อจำกัดของขนาดเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กและรถยนต์	2	6%
ทำความสะอาดยาก	2	6%

ตารางที่ 17 ตารางแสดงพฤติกรรมของเด็กที่ยากลำบากจากการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

พฤติกรรมของเด็กที่ยากลำบาก	กล่าวถึง (ครั้ง)	ร้อยละ
ถ้านั่งนาน ๆ จะไม่ชอบ	7	24%
ร้องไห้แง	8	28%
อึดอัด	10	34%
อยู่ไม่นิ่ง	4	14%

ตารางที่ 18 ตารางแสดงวิธีการแก้ปัญหาหรือเทคนิคในการให้เด็กนั่งเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

วิธีการแก้ปัญหาหรือเทคนิคในการให้เด็กนั่งเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก	กล่าวถึง (ครั้ง)	ร้อยละ
ให้ของเล่น	7	14%
เปิดเพลง	5	10%
จอดพัก	5	10%
ป้อนขนม	4	8%
อ่านนิทาน	4	8%
ชวนดูวีว	4	8%
ให้กินนม	4	8%
ติดโมบายไว้ข้างที่นั่ง	3	6%
มีคนนั่งข้าง ๆ	3	6%
ทำเป็นตัวอย่างให้ดู	2	4%
ร้องเพลง	2	4%
คุยเล่น หยอกก๊อ	2	4%
เดิน	1	2%
คุยกันตั้งแต่ออกจากบ้านว่าจะมีการเดินทาง	1	2%
กล่อมนอน	1	2%
เล่นตัวละครสมมติ	1	2%

ตัวอย่างคำสัมภาษณ์ดังแสดงต่อไปนี้

ปัญหาจากการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

“มีน้ำหนักมาก ผู้หญิงไม่สามารถยกเข้ายกออกได้ พึ่งต้องให้แฟนยก เพราะน้ำหนักมาก” (P19, คุณแม่, 31-40 ปี, ธุรกิจส่วนตัว)

“สามีเป็นคนติดตั้งค่ะเพราะฉะนั้นถ้าเกิดเวลาจะไปไหนกับลูกสองคนเวลาจะเอาขึ้นเอาลงมันหงุดหงิดรำคาญ ทำไม่เป็นอะ บางทีก็ไม่ใช้เลยก็คือช่างมัน หลัง ๆ นี้เริ่มทำเป็นแล้ว แม้กระทั่งการใส่ให้ลูกเองก็เหมือนกันนะ ตอนแรก ๆ จะให้สามีใส่ให้ พอไปกันสองคนใส่ไม่เป็นมันไม่เป็นไรลูก ไม่ต้องใส่ แม่ใส่ไม่เป็น หลัง ๆ พอเราเป็นแล้วก็เอาง่าย ๆ เอง มันเป็นเรื่องขี้เกียจของแม่เองที่ไม่ศึกษา” (P21, คุณแม่, 41-50 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

“อย่างที่บอกว่าติดตั้งยากแล้วก็มันเปลืองเนื้อที่...การที่จะแบบย้ายไปติดคนอื่นอีกก็ยากอีกเพราะว่ารถแต่ละคันก็ Belt ไม่เหมือนกันหรือ บางทีนั่งกันหลาย ๆ คน จะต้อง เอาออก คือต้องการใช้พื้นที่ เราก็ต้องถอดเอาไว้คันอื่น” (P05, คุณแม่, 31-40 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

“ถ้าเป็นครอบครัวใหญ่ ๆ เราแบบมีรถแค่คันเดียวที่มองว่ามัน Take space ถ้าครอบครัวไหนมีเด็กหลายคนที่มีมันเป็นแค่รถเก๋งหรือเอสยูวีมันอาจจะแคบ ไม่พอนั่งอะไรเงี้ย” (P20, คุณแม่, 31-40 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

พฤติกรรมของเด็กที่ยากลำบาก

“มันคงทำให้เขารู้สึกอึดอัด พอโตขึ้นถอดเองได้ก็เหลือจะลือคหาอย่างเดียว แต่ต่อไปถ้าสมมุติว่าถอดปลดล็อคเองได้ก็น่าจะกดสายที่มันจะต้องไปคล้องกับตรงแขนเขาอะ เขาจะสามารถเอาแขนออกมาเองได้แต่เขายังอยู่ในที่ล็อคคาร์ซีทอยู่” (P01, คุณแม่, 20-30 ปี, ข้าราชการ)

“ไปต่างจังหวัด นั่งนาน ๆ เขาจะงอแง” (P05, คุณแม่, 31-40 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

“ดูจากที่ลูกนั่งแล้วคงจะรู้สึกอึดอัดอะ หรือว่าเป็นรูปทรงคาร์ซีทที่ Safety แล้วมันต้องเป็นรูปทรงมันก็เลยทำให้เด็กอึดอัด” (P27, คุณแม่, 31-40 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

วิธีการแก้ปัญหาหรือเทคนิคของผู้ปกครองในการที่จะให้เด็กนั่งเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

“จะมีพวกเอาของเล่นไปหลอกล่อ เอานิทานไปให้อ่าน แล้วก็ถ้าสุดท้ายจริง ๆ ก็คือเปิด Baby Shark แต่ว่าเราก็พยายามจะเลี้ยงคือจะใช้ช้อยส์เนี้ยให้น้อยที่สุดเพราะว่าเราก็ไม่อยากให้เป็นข้อต่อรองว่าเขาต้องได้ดูอะไรพวกนี้ แล้วถึงจะทำตาม” (P17, คุณพ่อ, 31-40 ปี, โค้ชฟุตบอล)

“เล่านิทานให้เขาฟัง หาอะไรให้เขาเล่น เป็นของเล่นที่เขาไม่เบื่อ ถ้าไปต่างจังหวัด ก็จะหาของเล่นอะไรใหม่ ๆ ล่อเขา อย่าให้เขาเล่นซ้ำ ๆ เปลี่ยนให้เขาเล่นไปเรื่อย ๆ ของเล่นเก่าก็วนมาให้เขาเล่นใหม่ได้นะ จะเน้นเป็นรูปภาพใหญ่ ๆ จะได้ผล 90 % ถ้าอแงมากกลางทาง ก็แวะจอด แวะปั๊ม เปลี่ยนบรรยากาศ” (P19, คุณแม่, 31-40 ปี, ธุรกิจส่วนตัว)

“ที่เปิด NCAP ให้ดูเลย เพราะว่าเขาไม่มีประสบการณ์ ถ้าบอกเขาว่าเวลารถชน ตัวจะพุ่งไปข้างหน้านะ เขาจะไม่เห็นภาพ ต้องเอาให้เขาดูเขาจะรู้ และเข้าใจว่าทำไมต้องนั่ง” (P18, คุณพ่อ, 41-50 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

“บางทีอยู่ในรถเนี่ยเราก็หาอะไรให้เขาทำ เช่น อ่านการ์ตูนหรือแฟนซีเขาก็จะมีของเอนเตอร์เทน ของเล่นอะไรเงี้ย กินนมอะไรเงี้ยก็กิน ไปนั่งดูทีวีไปดูเล่นเกม เราช่วยกันหาข้างหน้ามีอะไรบ้างในท้องถนน ก็จะร้องแหละแต่มันก็เหมือนกับว่าเราก็ขับไปไม่สนใจ” (P07, คุณพ่อ, 41-50 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

“เครื่องบินมาแล้ว ดูทีวี...ที่บังแดดของเด็กมันจะมีลายการ์ตูนไง ลูกก็ชอบให้แบบเอาอันนี้ขึ้นมา แบบติด ๆ จะดูลายการ์ตูน เขาก็จะนั่งดู...บางทีก็เปิดเพลง โยกไปด้วย ก็มันสไปแบบลึบอารมณ์ที่จะต้องลุกขึ้นมาอะไรอย่างเนี้ย” (P27, คุณแม่, 31-40 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

วิธีการเลือกซื้อเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

จากตารางที่ 19 ซึ่งเป็นตารางแสดงวิธีการเลือกซื้อเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก พบว่า ผู้ปกครองส่วนใหญ่หาข้อมูลจากอินเทอร์เน็ต คิดเป็นร้อยละ 25 รองลงมาคือคู่มือจาก Social media คิดเป็นร้อยละ 13 และคู่มือจาก YouTube และสอบถามเพื่อน คิดเป็นร้อยละ 12

ตารางที่ 19 ตารางแสดงวิธีการเลือกซื้อเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

วิธีการเลือกซื้อเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก	กล่าวถึง (ครั้ง)	ร้อยละ
อินเทอร์เน็ต	17	25%
คู่มือจาก Social media	9	13%
คู่มือจาก YouTube	8	12%
สอบถามเพื่อน	8	12%
คุยกับพนักงานขาย	6	9%
ดูและทดลองของจริง	5	7%
รีวิวใน Pantip	4	6%
เดินทางแม่และเด็ก	4	6%
เดินดูของในห้าง	4	6%
Platform shopping online	2	3%

ปัจจัยหลักในการเลือกซื้อเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

จากตารางที่ 20 ซึ่งเป็นตารางแสดงปัจจัยหลักในการเลือกซื้อเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก พบว่า ผู้ปกครองให้ความสำคัญกับราคาที่สามารถจ่ายได้ คิดเป็นร้อยละ 19 รองลงมาคือมาตรฐานและความปลอดภัยที่สูงคิดเป็นร้อยละ 12

ตารางที่ 20 ตารางแสดงปัจจัยหลักในการเลือกซื้อเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

ปัจจัยหลักในการเลือกซื้อเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก	กล่าวถึง (ครั้ง)	ร้อยละ
ราคา (ที่สามารถจ่ายได้)	15	19%
มาตรฐานสูง ความปลอดภัยสูง	9	12%
ความสบาย	5	6%
ใช้ได้นาน	5	6%
วัสดุ	5	6%
ดีไซน์	4	5%
มี ISOFIX	4	5%

ตารางที่ 20 ตารางแสดงปัจจัยหลักในการเลือกซื้อเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก (ต่อ)

ปัจจัยหลักในการเลือกซื้อเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก	กล่าวถึง (ครั้ง)	ร้อยละ
มีรีวิว	4	5%
นำเด็กออกจากเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กได้ง่าย	4	5%
ขี่หือ	3	4%
สี	3	4%
ถอดทำความสะอาดง่าย	3	4%
มือหนึ่ง	2	3%
ปลดล็อกง่าย	2	3%
ที่รองคอ ที่รองก้น	1	1%
ใช้งานได้จริง	1	1%
ปรับระดับได้	1	1%
มีชุดเปลี่ยนสำรองให้	1	1%
รับประกัน	1	1%
ที่วางแก้ว	1	1%
ที่พักเท้า	1	1%
ติดตั้งได้ง่าย	1	1%
ขนาดเหมาะสมกับเด็ก	1	1%

ระดับความพึงพอใจของผู้ปกครองต่อการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

ระดับความพึงพอใจของผู้ปกครองต่อการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กเฉลี่ยอยู่ที่ 4.32 เต็ม 5 คะแนน ผู้วิจัยยังพบว่าความสบายของเด็กเป็นกุญแจสำคัญในการที่จะทำให้เกิดความพึงพอใจของผู้ปกครองในการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

ตัวอย่างคำสัมภาษณ์ดังแสดงต่อไปนี้

“คุณภาพดี มีหลังคา หมุนได้ นั่งสบาย ก็เลยซื้ออันนี้ ชอบ สวย ซื่อเลย...คะแนน ให้ 5 คะแนนเลย ชอบมาก ลูกพี่จะนั่งสบาย” (P19, คุณแม่, 31-40 ปี, ธุรกิจส่วนตัว)

“ยี่ห้อที่มันแบบว่ามาตรฐานสูง ความปลอดภัยสูงอะกะ ก็จะไม่ดูราคาเป็นหลัก ไม่ได้ เน้นดูเน้นความปลอดภัยแล้วก็จ่ายได้” (P23, คุณแม่, 41-50 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

“ลูกพี่หลับสบาย พี่ไม่รู้หรือว่าซื้อมาแล้วลูกจะหลับสบาย แต่มันหมุนได้ 180 องศา มันสะดวกกับการอุ้มเข้าอุ้มออกในรถแคบ ๆ ของพี่ ประกอบกับคูรีวิวแล้วเขาบอกว่าใช้แล้วเหมือนเราอุ้มเลย พอเราใช้จริงมันก็เป็นอย่างนั้นจริง ๆ” (P22, คุณแม่, 31-40 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

4.6 ความรู้ ทักษะ ข้อเสนอนะหรือความคิดเห็นเพิ่มเติมเกี่ยวกับกฎหมายบังคับใช้ เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กในประเทศไทย

จากตารางที่ 21 ซึ่งเป็นตารางแสดงความรู้ ทักษะ และข้อกังวลเกี่ยวกับกฎหมายบังคับใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กในประเทศไทยพบว่า ในส่วนความรู้เกี่ยวกับกฎหมายบังคับใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กในประเทศไทยผู้ปกครองเกือบทั้งหมดไม่ทราบรายละเอียดที่ชัดเจน เข้าใจผิดว่ากฎหมายได้มีการบังคับใช้ไปแล้วและไม่ได้สนใจในการบังคับใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กมากนักเหตุผลเพราะเรื่องนี้ไม่มีผลกระทบต่อผู้ปกครองคิดเป็นร้อยละ 86 เนื่องจากมีเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กไว้ในครอบครองอยู่แล้ว ส่วนร้อยละ 14 มีผลกระทบเพราะเด็กไม่ยอมนั่งเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กทำให้ต้องเริ่มฝึกนั่ง และอีกส่วนต้องซื้อเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กเพิ่มเนื่องจากที่บ้านมีรถหลายคัน

ทั้งนี้ ผู้ปกครองมีความเห็นด้วยอย่างยิ่งเพราะจะช่วยลดอัตราการสูญเสียจากอุบัติเหตุได้ และมีความคิดเห็นว่าหลังจากมีการบังคับใช้กฎหมายจะมีการเปลี่ยนแปลงไปในทางที่ดีขึ้นร้อยละ 33 บางส่วนมองว่าต้องใช้ระยะเวลาในการปรับตัวและมีความกังวลว่าอาจจะไม่ได้มีตำรวจมาจับอย่างจริงจัง โดยคิดเป็นร้อยละ 29 และส่วนน้อยเป็นร้อยละ 10 มีความคิดเห็นว่าไม่มีการเปลี่ยนแปลง นอกจากนี้ส่วนที่ผู้ปกครองมีความกังวลส่วนใหญ่คือ ความสามารถในการจ่ายของกลุ่มที่มีรายได้น้อย คิดเป็นร้อยละ 48 ซึ่งส่วนมากมองว่าภาครัฐควรมีส่วนร่วมในการช่วยเหลือค่าใช้จ่ายที่จะต้องเกิดขึ้น เช่น การลดภาษี การลดราคา เป็นต้น รองลงมาคือความคลุมเครือในการระบุประเภทรถยนต์ คิดเป็นร้อยละ 27 วิธีการนั่งสำหรับครอบครัวที่มีลูกหลายคนและประเด็นเกี่ยวกับคนต่างจังหวัด คิดเป็นร้อยละ 9 ซึ่งมองว่าภาครัฐควรมีการระบุหรือชี้แจงรายละเอียดให้มากขึ้นกว่านี้เพื่อความกระจ่างต่อประชาชน

ตารางที่ 21 ตารางแสดงความรู้ ทักษะ และข้อกังวลเกี่ยวกับกฎหมายบังคับใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กในประเทศไทย

ความรู้ ทักษะ และข้อกังวลเกี่ยวกับกฎหมายบังคับใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กในประเทศไทย		
ความคิดเห็นเกี่ยวกับกฎหมายบังคับใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กในประเทศไทย	ความถี่ (คน)	ร้อยละ
เห็นด้วย	27	96%
ไม่ได้ตอบ	1	4%
คุณคิดว่าจะมีการเปลี่ยนแปลงอะไรหรือไม่หลังจากที่มีการบังคับใช้เกิดขึ้นในประเทศไทย	กล่าวถึง (ครั้ง)	ร้อยละ
ใช้เวลาในการปรับตัว	6	29%
ดีขึ้น	7	33%
ตำรวจไม่มาจับ	6	29%
ไม่มีอะไรเปลี่ยนแปลง	2	10%
ผลกระทบต่อผู้ประกอบการออกกฎหมายบังคับใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กในประเทศไทย	ความถี่ (คน)	ร้อยละ
ไม่มีผลกระทบ	24	86%
มีผลกระทบ	4	14%
ข้อกังวลต่อการออกกฎหมายบังคับใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กในประเทศไทย	กล่าวถึง (ครั้ง)	ร้อยละ
กลุ่มคนที่มีรายได้น้อย	21	48%
ความคลุมเครือในการระบุประเภทรถยนต์	12	27%
วิธีการนั่งสำหรับครอบครัวที่มีลูกหลายคน	4	9%
ประเด็นเกี่ยวกับคนต่างจังหวัด	4	9%
การคำนึงถึงอายุมากกว่าสี่ระยะของเด็ก	3	7%

ตัวอย่างคำสัมภาษณ์ดังแสดงต่อไปนี้

ผู้ปกครองมีความเห็นด้วยอย่างยิ่ง

“พอมีกฎหมายมาบังคับพี่ก็แบบโล่งใจตรงนี้น้อย ว่าตอนนี้เขามีกฎหมายว่าเด็กต้องนั่งไม่งั้นอาจจะโดนปรับอะไรเงี้ยเออ” (P11, คุณแม่, 31-40 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

“คิดว่าถ้าออกมาได้ก็ดี มันก็ปลอดภัยสำหรับเด็ก” (P28, คุณแม่, 31-40 ปี, ธุรกิจส่วนตัว)

“ดีที่แบบออกกฎหมายมา...ถึงเห็นความปลอดภัยของประชาชนอะเนอะ เพราะว่าเข้าใจว่าต่างประเทศเขาก็ใช้กันหมดและ” (P15, คุณแม่, 31-40 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

ใช้เวลาในการปรับตัว

“มันก็คงไม่ได้เห็นทันตาว่าทุกคนหันมาแบบใช้กันพรีพรีแล้วก็สำเร็จ ก็ค่อย ๆ เปลี่ยนไป ก็เหมือนกับการคาด Seat belt เนี่ยแหละ” (P21, คุณแม่, 41-50 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

“จริง ๆ แล้วบางครอบครัวที่เขาใช้พี่ว่ามันอาจจะไม่เหมาะกับการติดคาร์ซีทแต่ก็คือเหมือนเขาก็ต้องปรับตัวนะ หากคาร์ซีทมาใช้ ที่เห็นข่าวบ่อยมากคือราคาของคาร์ซีท มันแพงอะ มันทำให้บางครอบครัวที่เขาแบบอาจจะไม่มีกำลังพอที่จะซื้อ มันแพง พี่ว่านะปัญหาหลักแบบจริง ๆ ถ้าจะให้ใช้กฎหมายมันก็ต้องซัพพอร์ตเรื่องของที่มันหาได้ง่ายหรือราคาเข้าถึงง่ายอะไรเงี้ย” (P20, คุณแม่, 31-40 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

ดีขึ้น

“อัตราการเสียชีวิตของเด็กที่เกิดอุบัติเหตุน่าจะลดน้อยลง” (P04, คุณแม่, 20-30 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

“ก็ดีขึ้นแหละ เพราะคนจะได้ตระหนักเรื่องความปลอดภัย แต่ผู้ปกครองก็จะเหนื่อยหน่อย เพราะต้องควบคุมเด็กให้ นั่ง อยู่ไม่ก้อยนั่ง ต้องให้ผู้ปกครองดูแลเป็นพิเศษ” (P24, คุณพ่อ, 41-50 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

ตำรวจไม่มาจับ

“พอมันไม่เป็นการส่งเสริมให้ใช้อย่างจริงจังจากภาครัฐก็จะเกิดภาวะสูญญากาศคือทุกคนไม่ปฏิบัติตามกฎหมาย” (P16, คุณพ่อ, 51 ปีขึ้นไป, พนักงานบริษัทเอกชน)

“แต่ประเด็นคือ Applicable การนำมาใช้ในประเทศเรามันจะทำได้โดยหรือ คือแรก ๆ การมีกฎหมายมันต้องมีการบังคับแหละ แต่ว่าถ้าเกิดเหตุขึ้นมาจริง ๆ ก็จะมีการอ้อมอ่วย ถึงที่สุดตำรวจจับแล้วทำยังไงต่อก็จะมีการอ้อมอ่วยครั้งหน้าห้ามอย่างนั้นะ ก็จะกลายเป็นแบบว่าเออเราต่อรองกับตำรวจได้อย่าเพิ่งซื้อแล้วกันอะไรประมาณเนี่ย แต่ว่าหลังจาก Implement ไปแล้วเนี่ยคนปฏิบัติตามมันก็ส่วนหนึ่ง ไม่ปฏิบัติตามส่วนหนึ่ง เพราะว่ามันอย่างที่บอกยังไม่พร้อมก็คือกฎหมายไม่พร้อม อย่างที่อธิบายคือรถไม่พร้อม สองคือเรื่องคาร์ซีทราคามันไม่ถูกนะ คือรัฐบาลก็ไม่รู้มีอะไรมา Subsidies คนที่จะซื้ออีเพล่าเนี่ย” (P03, คุณพ่อ, 41-50 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

ไม่มีอะไรเปลี่ยนแปลง

“น่าจะโดนคนโวยวายปะยกเล็กเหมือนที่มาห้ามนั่งกระเบหลัง สุดท้ายก็ต้องยกเลิกกฎหมายออกไป” (P08, คุณแม่, 41-50 ปี, แม่บ้าน)

มีผลกระทบต่อผู้ประกอบการในการออกกฎหมายบังคับใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กในประเทศไทย

“ตอนนี้กำลังเครียดอยู่ว่ามีน้องอีกคนนึงจะติดคาร์ซีทยังไง” (P12, คุณพ่อ, 41-50 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

“ก็จะต้อง Implement อะ ไปไหนก็ต้องแบกอันนี้ไป” (P09, คุณแม่, 41-50 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

ไม่มีผลกระทบต่อผู้ประกอบการในการออกกฎหมายบังคับใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กในประเทศไทย

“เราใช้อยู่แล้ว กฎหมายไม่ต้องมาบังคับเราหรอก” (P18, คุณพ่อ, 41-50 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

“ไม่ได้เดือดร้อนเพราะเราทำทุกวันอยู่แล้วไง” (P03, คุณพ่อ, 41-50 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

ผู้ปกครองมีความกังวลในเรื่องความสามารถในการจ่ายของกลุ่มที่มีรายได้น้อย

“กลุ่มเปราะบางหรือว่ากลุ่มที่เขาน่าจะมีรายได้น้อยไม่เพียงพอที่จะมาชำระพอร์ตในการซื้อคาร์ซีท...มันก็เป็นเงินสำหรับใช้กินในเดือนนี้เลย” (P25, คุณพ่อ, 31-40 ปี, ข้าราชการ)

“มีก็ดี มันจะได้ปลอดภัย...เราสอนโรงเรียนขยายโอกาส เราเห็นทุกวันว่าแค่เอาเงินมากินโรงเรียนยังไม่พอ บางบ้านที่มีหลายคน มันเลยเป็นเรื่องยากสำหรับคนในระดับล่างที่จะแบบสามารถให้เขาแบบมีคาร์ซีทได้...ความเสมอภาคไม่มี ที่เขาไม่ทำอะมันก็คงเพราะเขาแบบยังไม่สามารถทำได้ มันไม่ใช่เพราะเขาไม่ยอมทำหรอก” (P01, คุณแม่, 20-30 ปี, ข้าราชการ)

“บางกลุ่มที่แบบเขาไม่มีตังค์ พี่อาจจะเห็นได้ชัดเพราะว่าพี่มาจากชุมชนที่แบบที่บ้านไม่ได้มีตังค์มาก” (P11, คุณแม่, 31-40 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

ผู้ปกครองมีความกังวลในเรื่องความคลุมเครือในการระบุประเภทรถยนต์

“คนที่ใช้รถกระบะประเทศเราก่อนข้างเยอะ แล้วเขาอาจจะแบบไม่มีที่ติดตั้งจริง ๆ กฎหมายก็อาจจะต้องรับรองกับคนที่ใช้รถยนต์ประเภทอื่นด้วย” (P04, คุณแม่, 20-30 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

“ถ้าเป็นรถกระบะจะติดตั้งยังไงมีข้อยกเว้นสำหรับรถขนาดไหนบ้าง” (P08, คุณแม่, 41-50 ปี, แม่บ้าน)

“ประเภทรถที่คนไทยใช้ส่วนใหญ่เนี่ยอาจจะไม่เหมาะกับการใช้คาร์ซีท...กระบะตอนครึ่งมันก็คาร์ซีทไม่ได้ ถ้าจะติดก็คือติดที่เบาะหน้าซึ่งมันก็ไม่เหมาะสม” (P12, คุณพ่อ, 41-50 ปี, โค้ชฟุตบอล)

“ถ้าสมมุติว่าคนเนี่ยไปนั่งรถแท็กซี่ เขามีกฎหมายแบบคลุมช่องโหว่อะไรอย่างนี้หรือเปล่าอันนี้ไม่ทราบ ถ้านั่งมอเตอร์ไซค์อะ มันอันตรายกว่าหรือเปล่า ไม่เห็นมีกฎหมายอะไรเลย...ถ้าครอบครัวนั้นไม่มีรถยนต์ต้องไปนั่งรถแท็กซี่ไปโรงพยาบาลซึ่งไม่มีเบาะชำระพอร์ตให้เด็กอยู่แล้วแบบนี้กฎหมายจะทำยังไง

...ทำไมกฎหมายออกเฉพาะรถยนต์อย่างเดียว...” (P27, คุณแม่, 31-40 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

ผู้ปกครองมีความกังวลในเรื่องวิธีการนั่งสำหรับครอบครัวที่มีลูกหลายคน

“ที่คุยกับพ่อ แม่ ๆ ในกรู๊ปกันเขาก็จะถกกันเรื่อง ถ้าบ้านที่แบบต้องขายของอย่างแบบรถพุ่มพวงเนี่ยมีแค่สองที่นั่งแล้วเอาเด็กไปด้วยแล้วเอาแม่ไปด้วยพ่อแม่ลูกสามคน ฉันจะติดคาร์ซีทและนั่งฉันนั่งตรงไหน แม่ไม่มีที่นั่งอะไรอย่างเงี้ยอะ เรื่องปัญหาพวกนี้ให้จบ ก็มีบางคนบอกว่าอ้าว คุณก็ไม่ต้องเอาลูกไปสิแต่บางบ้านเขามีความจำเป็นที่จะต้องเอาลูกไป กฎหมายมันจะออกมาในแง่ไหนก็เลยไม่รู้เหมือนกัน

ผู้ปกครองมีความกังวลในเรื่องวิธีการนั่งสำหรับครอบครัวที่มีลูกหลายคน” (P28, คุณแม่, 31-40 ปี, ธุรกิจส่วนตัว)

"ถ้าลูกประมาณสัก 3 คนเนี่ยเขาก็จะติดตั้งลำบากไม่ว่าจะติดตั้งคาร์ซีทยังไง" (P10, คุณแม่, 31-40 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

ผู้ปกครองมีความกังวลในประเด็นเกี่ยวกับคนต่างจังหวัด

"สมมุติเนอะที่บ้านนี้มีลูกแต่บ้านนี้ไม่มีรถ เวลาเขาจะไปหาหมอเขาก็ต้องไปจ้างเพื่อที่จะพาตัวเองไปหาหมอ แล้วถ้าเกิดที่บ้านนั้นเขาไม่ได้มีลูกอะมันก็ไม่มีคาร์ซีท อย่างบ้านที่จะจะมีรถรับส่งคันเดียวเขาจะออกตอนเช้าแล้วก็กลับตอนเย็น ถ้าไปหาหมอก็คือทุกคนต้องรอกันจนครบแล้วค่อยกลับ ถ้าเป็นเคสแบบนี้ที่พี่ไม่แน่ใจว่าถ้าเป็นแบบรถโดยสาร แน่นนอนอยู่แล้วไม่มีคาร์ซีทหรกเพราะว่าทุกคนต้องนั่งเบียดกัน"

ผู้ปกครองมีความกังวลในเรื่องการคำนึงถึงอายุมากกว่าสรีระของเด็ก

"ความสูงกับอายุเด็กบางทีก็ไม่ได้ตอบ โจทย์ บางทีเด็กก็ยังไม่โต บางคนคาดเข็มขัดได้แล้ว ไม่รู้ว่าพอบังคับใช้จริงแล้วเขาจะซีเรียสเรื่องของเด็กอายุเท่านี้ต้องคาด แต่พอเด็กตัวใหญ่แต่ความสูงไม่เกินบางทีก็นั่ง (คาร์ซีท) ไม่ได้เหมือนกัน อาจจะพิจารณาตามความเหมาะสม แต่ว่าต้องเลือกลักษณะใช้งานว่าไม่คาร์ซีทก็ต้องเข็มขัดนิรภัย"

"จริง ๆ แล้วไม่ควรจะบังคับที่อายุ ควรจะบังคับที่สรีระมากกว่า เด็กบางคนอายุเท่านี้ตัวเล็กมากคนก็ไม่สะดวกที่จะ Belt หรือเด็กอายุเท่านี้ตัวใหญ่มากมันก็ใช้ไม่ได้แล้วคาร์ซีทอะ ดู Condition ด้วย ซอยย่อย ๆ ไป ไม่ใช่มัดรวมทุกอย่างเหมือนกันหมด" (P21, คุณแม่, 41-50 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

4.7 ข้อเสนอแนะหรือความคิดเห็นเพิ่มเติมเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

จากตารางที่ 22 ซึ่งเป็นแสดงข้อเสนอแนะหรือความคิดเห็นเพิ่มเติมเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กของผู้ปกครองในประเด็น “คุณคิดว่าจะทำให้เกิดการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กเพิ่มขึ้นได้อย่างไร” พบว่า กิจกรรมที่จะทำให้เกิดการเพิ่มจำนวนการใช้งานเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กในประเทศไทย ได้แก่ การลดราคา คิดเป็นร้อยละ 13 ประชาสัมพันธ์และให้ความรู้ คิดเป็นร้อยละ 12 มีการรณรงค์และมีศูนย์เช่ายืมหรือรับบริจาคเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กที่ไม่ใช่แล้วเพื่อส่งต่อให้กับผู้ปกครองที่ต้องการใช้งาน คิดเป็นร้อยละ 8 บางส่วนมองว่าควรจะมีการลดภาษี แจกฟรีหรือมีสวัสดิการบางอย่างจากทางภาครัฐคิดเป็นสัดส่วนร้อยละ 5

ตารางที่ 22 ตารางแสดงข้อเสนอแนะหรือความคิดเห็นเพิ่มเติมเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กของผู้ปกครองในประเด็น “คุณคิดว่าจะทำให้เกิดการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กเพิ่มขึ้นได้อย่างไร”

คุณคิดว่าจะทำให้เกิดการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กเพิ่มขึ้นได้อย่างไร	กล่าวถึง (ครั้ง)	ร้อยละ
ลดราคา	10	13%
ประชาสัมพันธ์	9	12%
ให้ความรู้	9	12%
รณรงค์	6	8%
ศูนย์เช่ายืม/รับบริจาค	6	8%
ลดภาษี	4	5%
แจกฟรี	4	5%
สวัสดิการบางอย่าง	4	5%
รถรุ่นใหม่ติดตั้งเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กแถมฟรี	3	4%
ทำเคสตัวอย่าง	3	4%
บังคับใช้กฎหมายอย่างจริงจัง	3	4%
ผู้ประกอบการชาวไทยผลิตเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กเอง	3	4%
วางมาตรฐานก่อนบังคับใช้	3	4%
ให้เงินสนับสนุนรายเดือน	2	3%
ติดตั้งในรถสาธารณะ	1	1%
โปรโมชั่นครั้งราคา	1	1%
แจกคูปองให้ผู้ประกอบการไป Claim กับทางรัฐบาล	1	1%

ตารางที่ 22 ตารางแสดงข้อเสนอแนะหรือความคิดเห็นเพิ่มเติมเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กของผู้ปกครองในประเด็น “คุณคิดว่าจะทำให้เกิดการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กเพิ่มขึ้นได้อย่างไร”

(ต่อ)

คุณคิดว่าจะทำให้เกิดการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กเพิ่มขึ้นได้อย่างไร	กล่าวถึง (ครั้ง)	ร้อยละ
ลดราคา	10	13%
ควบคุมราคา	1	1%
แนะนำคนรอบข้างให้ใช้	1	1%
โรงพยาบาลกำหนดให้ใช้	1	1%
ลดหย่อนภาษีได้	1	1%

ตัวอย่างคำสัมภาษณ์ดังแสดงต่อไปนี้

“ให้ความรู้เรื่องคาร์ซีท เหมือนให้คนมี Awareness ในเรื่องของการขับรถหรือความปลอดภัยในการขับรถ คือถ้าสมมุติว่ากฎหมายบังคับใช้ว่าโอเคให้ใช้อย่างเงี้ยอะ แต่ว่าซื้อมาแล้วไม่ได้ใช้จริงหรือว่าไม่มี Awareness เรื่องความปลอดภัยก็เท่าเดิม” (P15, คุณแม่, 31-40 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

“การรณรงค์ให้มีการใช้มากขึ้น การให้ความรู้ผู้ปกครองตั้งแต่เริ่มฝากครรภ์ ให้รับรู้ความสำคัญ เป็นช่วงที่ พ่อ-แม่ เปิดรับความรู้ โรงพยาบาลกำหนดให้มีคาร์ซีทถ้าไม่มี เอาเด็กออกจาก รพ. ไม่ได้” (P02, คุณพ่อ, 31-40 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

“มันก็ต้องเป็นหน้าที่ของหน่วยงานด้านสาธารณสุขต้องให้ความรู้ตั้งแต่...พยาบาลที่รับฝากชั้น หมอที่รับฝากชั้นก็ต้องเริ่มแจ้งว่าทำไม เพราะอะไรที่ต้องมีคาร์ซีท รณรงค์มีแอปพลิเคชันแห่งความรู้...มีวิธีอะไรที่รัฐบาลจะไปสนับสนุนกัน ไหมก็ไม่แน่ใจนะนี่ก็คือคิดว่าคงทำได้แค่นั้นอะว่าประชาสัมพันธ์” (P17, คุณพ่อ, 31-40 ปี, โค้ชฟุตบอล)

“กฎหมายต้องจริงจังมากกว่านี้...ตำรวจต้องตรวจสอบเพื่อให้ทุกคนกลัวที่ต้องมาเสียค่าใช้จ่ายเพิ่มเติม แล้วก็ลดค่าใช้จ่ายคาร์ซีทลง” (P14, คุณแม่, 31-40 ปี, ธุรกิจส่วนตัว)

การขายเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กปลอม

ประเด็นที่น่าสนใจจากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการพบว่า มีการขายเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กปลอมซึ่งสามารถเข้าถึงแหล่งในการซื้อได้ง่ายผ่านช่องทางออนไลน์โดยที่ไม่มีการตรวจสอบจากทางหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง อย่างไรก็ตามผู้ประกอบการบางส่วนมีความเต็มใจที่จะจ่ายถึงแม้จะทราบว่าตัวสินค้าไม่สามารถป้องกันอันตรายให้กับตัวเด็กได้

ตัวอย่างคำสัมภาษณ์ดังแสดงต่อไปนี้

“พี่เคยเห็นนะว่าบางคนไปซื้อคาร์ซีทหลอก เหมือนว่าเป็นแค่คาร์ซีทแปะเอาไว้เลย ๗ ซึ่งมันไม่สามารถ Safety เด็กได้อะ...เคยเห็นขายในพวกออนไลน์ พี่จำราคาไม่ได้แล้วอะ ก็เหมือนกับว่าตำรวจมาตรวจ อะ นี่ นั่งคาร์ซีทไป ประมาธเนี่ย...คนขายบอกเลยว่าเป็นเหมือนคาร์ซีท พี่เคยเห็น มี Wording หรือ Text อะไรที่บอก มันเหมือนกับว่าเอาไว้แปะกับเบาะรถยนต์อะ ไม่ใช่เบาะเป็นเหมือนที่นั่ง” (P27, คุณแม่, 31-40 ปี, พนักงานบริษัทเอกชน)

“พี่ก็ว่าออกมาก็เหมือนเดิม เพราะว่าตำรวจก็ไม่มาอวดมาเช็กเลยว่าเออลูกเรานั่งรีเปล่า หรือว่าเพื่อน ๆ ที่รู้จักเขาก็ยังไม่เห็นเอาเด็กตั้งแต่เด็กยัน 5-6 ขวบ เขาก็ยังขับได้จนถึงปัจจุบัน เห็นว่าเขาจะตัวหลอก ๆ เอาไว้ เหมือนเป็นที่นั่งหลอกอะไรก็ไม่รู้เพื่อหลอกตำรวจเท่านั้น เขาไม่ได้ให้ความสำคัญ” (P14, คุณแม่, 31-40 ปี, ธุรกิจส่วนตัว)

4.8 ความรู้ ทัศนคติและประสบการณ์ของผู้ประกอบการที่มีต่อการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กในมุมมองของผู้ประกอบกิจการเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

ตารางที่ 23 ตารางแสดงรหัสของประกอบกิจการเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กจำนวน 5 บริษัท

รหัส	เพศ	ตำแหน่ง	ผู้ประกอบการ
D01	เพศหญิง	พนักงานขายแผนก Marketing	แบรนด์เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กแห่งหนึ่ง
D02	เพศหญิง	หัวหน้าฝ่าย Sales & Marketing	แบรนด์เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กแห่งหนึ่ง
D03	เพศหญิง	พนักงานขาย	ตัวแทนจำหน่ายเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กแห่งหนึ่ง
D04	เพศชาย	หัวหน้าฝ่าย Sales	ร้านขายสินค้าแม่และเด็กแห่งหนึ่ง
D05	เพศชาย	ผู้ช่วยผู้จัดการร้าน	ร้านขายสินค้าแม่และเด็กแห่งหนึ่ง

สถานการณ์โดยภาพรวมของผู้ประกอบกิจการเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก พบว่า ในช่วง โควิด 19 ยอดขายลดลงอย่างชัดเจนและมีการฟื้นตัวขึ้นอย่างมากหลังจากมีการประกาศกฎหมายออกมาซึ่งโอกาสนี้ทำให้มีผู้เล่นในตลาดเพิ่มขึ้น

ตัวอย่างคำสัมภาษณ์ดังแสดงต่อไปนี้

“จากโควิดที่ว่ายอดขายคือจะตกอยู่แล้วเพราะว่าไม่มีคนมาเดินทางแพร์หรืออะไรเงี้ย โดยรวมคือตามห้างด้วยเช่นกันคะ สาขาตามห้างของเราก็คือยอดขายเยอะ ณ ตอนนี้อยู่สภาวะเริ่มกลับมาใช้ชีวิตกันแบบปกติ ก็ดีขึ้นคะ ยอดขายหรืออะไรก็คือเพิ่มขึ้นจากที่ตกไปเยอะมาก... โอ้ Feedback ดีมากเลยคะ คือลูกค้าให้ความสนใจกับการใช้คาร์ซีท ความปลอดภัยของการจับกุมมากขึ้นคะ แล้วก็ยอดขายก็ดีขึ้นแน่นอนอยู่แล้ว” (D01, เพศหญิง, พนักงานขายแผนก Marketing, แบรินด์เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กแห่งหนึ่ง)

“จริง ๆ ถ้าในเรื่อง Marketing คืออยู่แล้ว พอบังคับใช้ทุกคนก็ต้องใช้เงี้ย ยอดขายยังเงี้ยก็ดีขึ้นอยู่แล้ว ผลกระทบก็ไม่มีอะไร มีแต่ข้อดีแต่อาจจะกระทบตรงที่แบรินด์อื่นอาจจะนำเข้ามาเยอะมากขึ้น อาจจะแบบคู่แข่งมากขึ้นคู่แข่งมากขึ้นอันนี้ก็เป็นเรื่องที่ช่วยไม่ได้เนอะ แต่เราก็ต้องทำ Marketing ให้หนักขึ้นแก่นั่นเอง” (D02, เพศหญิง, หัวหน้าฝ่าย Sales & Marketing, แบรินด์เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กแห่งหนึ่ง)

“จริง ๆ ถ้าเกิดเทียบกับโควิดในช่วงแรกก็จะมีปัญหาก็คือยอดขายตกเพราะเราไม่สามารถออกอีเว้นท์ได้คะ แต่ว่าด้วยสถานการณ์ตอนนี้มันคลี่คลายแล้วเนอะ ก็จะสามารถออกอีเว้นท์ได้ แล้วด้วยเรื่องของกฎหมายที่เขาจะต้องมีคาร์ซีทมันก็จะทำให้ยอดขายพุ่งสูงขึ้นมาก ๆ เลยคะ...เพิ่มยอดขายของบริษัทได้เยอะมาก ๆ เลยก็คือเหมือนเป็น 2 เท่าก่อนหน้าที่จะมีกฎหมาย” (D03, เพศหญิง, พนักงานขาย, ตัวแทนจำหน่ายเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กแห่งหนึ่ง)

“โอเคแต่ตอนแรกที่ประกาศออกมาคือยังไม่ได้บังคับใช้ตอนนั้นคนให้การตอบรับมากเลยคือมาซื้อกันเยอะมากแต่ตอนนี้ก็เหมือนกับอยู่ตัวละ” (D04, เพศชาย, หัวหน้าฝ่าย Sales, ร้านขายสินค้าแม่และเด็กแห่งหนึ่ง)

“ในสถานการณ์โดยรวมนะครบก่อนหน้าโควิดเนี่ยเนื่องจากการท่องเที่ยวอะไรเนี่ยก็ยังมี ยังสามารถเปิดรับนักท่องเที่ยวอยู่ พวกอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัยคาร์ซีท รถเข็นอะไรพวก

เนี่ยก็จะได้รับความนิยมนมาก เพราะว่าลูกค้ามีการท่องเที่ยวเกิดขึ้นแล้วต้องการใช้คาร์ซีท ใช้รถเข็น แต่พอเกิดโควิดเนี่ยการท่องเที่ยวลดน้อยลงจากเดิมประมาณ 90 กว่าเปอร์เซ็นต์นะครับ ก็แทบจะลดฮวบลงไปเลย ต้องนับว่าเป็นหลักหน่วยเลย มันก็เลยทำให้การจำหน่ายหรือความต้องการคาร์ซีทเกิดผลกระทบในวงการท่องเที่ยว ต่างประเทศก็จะป็นรถเข็นมากกว่า ส่วนคาร์ซีทก็จะป็นในประเทศ... ก็เปลี่ยนแปลงแน่นอนครับค้าขายดีขึ้น เพราะว่าเป็นพ่อเป็นซ้อกฎหมายที่บังคับใช้สำหรับพ่อคุณแม่ ที่มีเด็กเล็กและต้องการพาเด็กเล็กเด็กนั่งรถไปไหนมาไหนก็จะต้องมีคาร์ซีทควบคู่ไปด้วย ก็เลยทำให้ช่วงนั้นขายดีมากกก ตอนนี้อยู่ก็ยังโอเคอยู่ครับ ดึกว่าช่วงโควิดที่ผ่านมาเยอะเพราะว่าตอนนี้ตลาดการท่องเที่ยวเริ่มเปิดแล้วคุณพ่อคุณแม่มีโอใหม่เนอะพาลูกเที่ยวบ้างอะไรบ้างก็หันมาซื้อเยอะ” (D05, เพศชาย, ผู้ช่วยผู้จัดการร้าน, ร้านขายสินค้าแม่และเด็กแห่งหนึ่ง)

ปัจจัยที่ลูกค้าให้ความสำคัญในการเลือกซื้อเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก พบว่า ปัจจัยที่ลูกค้าให้ความสำคัญในการเลือกซื้อเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กมีอยู่ 3 ปัจจัยหลักอันได้แก่ ความปลอดภัย แบรนต์และความคุ้มค่า

ตัวอย่างคำสัมภาษณ์ดังแสดงต่อไปนี้

“อย่างแรกเขาก็จะดูความน่าเชื่อถือของแบรนต์ แล้วก็ดูงบว่ามีเท่าไร เหมาะกับแบรนต์ไหนแล้วก็ดูที่ความปลอดภัยของสินค้า ประมาณว่าฉันมีเงินงบอยู่ 10,000 บาท คาร์ซีทของคุณมีราคาตั้งแต่ราคาเท่าไรบ้าง ถ้าอย่างของเราก็มีตั้งแต่ระดับ 4,000 บาทขึ้นไปจนถึง 30,000 บาท ลูกค้าก็จะดูว่าตรงนี้นั้นพอที่จะจ่ายได้ไหมหรืออะไรเงี้ยอะ” (D01, เพศหญิง, พนักงานขายแผนก Marketing, แบรนต์เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กแห่งหนึ่ง)

“เห็นชัด ๆ เลยอะเพราะว่าก่อนโควิดลูกค้าก็มีการตัดสินใจในการซื้อง่าย แต่หลังจากโควิดลูกค้ามีความคิดที่จะซื้ออะไรยากยิ่งขึ้น คือปกติแล้วส่วนใหญ่แล้วเขาจะคิดแบรนต์ เห็นพ่อแม่ Influencer ใช้อะไรดั่ง ๆ เขาก็จะใช้ แต่ว่าตอนนี้เขาเริ่มมีความคิดมากขึ้นว่าเน้นความคุ้มค่า ใช้ได้จริงมากกว่าอะ...เขาดูเป็นช่วงอายุลูกแล้วก็เรื่องของความคุ้มค่า อย่างกฎหมายมันต้องใช้ถึง 6 ปีใช้ใหม่กะ พ่อแม่บางคนเขาก็จะเลือกตั้งแต่แรกเกิดไปจนถึง 7 ปีไปเลยเพราะว่าถ้าซื้อแบบระหว่าง 4 ปีเนี่ยเขาก็ต้องมาซื้อใหม่ เขาก็ไม่อยากจะแล้ว” (D02, เพศหญิง, หัวหน้าฝ่าย Sales & Marketing, แบรนต์เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กแห่งหนึ่ง)

“ส่วนใหญ่เขาจะดูในเรื่องของความปลอดภัยแล้วก็เรื่องของระบบคาร์ซีท มันจะมี 2 ระบบคือระบบ Belt กับระบบ ISOFIX เขาก็จะดูตัวนี้เป็นหลัก แล้วก็ดูความนิ่มของโฟม แล้วก็การใช้งานว่ายาวนานแค่ไหนอะไรอย่างเงี้ย ในเรื่องความปลอดภัยคือส่วนใหญ่ลูกค้าที่เข้ามาซื้อของแบรนด์เราเขาทำการบ้านมาก่อนแล้วว่าแบรนด์เรามีการทดสอบเรื่องความปลอดภัยอะ...แล้วก็การใช้งานว่ายาวนานแค่ไหนอะไรอย่างเงี้ย” (D03, เพศหญิง, พนักงานขาย, ตัวแทนจำหน่ายเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กแห่งหนึ่ง)

“สำหรับเด็กที่มีอายุต่ำกว่า 6 ปีก็จะขายข้างล่างครับ แต่ถ้าเด็กที่โตขึ้นแล้วก็จะขายง่ายขึ้นครับ บางทีเขามองแบบซื้อทีเดียวจบไม่ต้องซื้อหลายรอบ คือคัมที่สูงสุด แล้วก็ราคาของคาร์ซีทสำหรับเด็กเกิน 6 ปีขึ้นไปมันก็ไม่ได้แพงอะไร ระดับ 3,000 กว่า ๆ ก็มีครับ 2,000 กว่าก็มีครับ ตามกำลังซื้อ” (D04, เพศชาย, หัวหน้าฝ่าย Sales, ร้านขายสินค้าแม่และเด็กแห่งหนึ่ง)

“หนึ่ง น่าจะดูความปลอดภัย สินค้าของเราเนี่ยผ่านการทดสอบใหม่ มีอะไรรันตีได้บ้าง แล้วอย่างของเราจะมีวิดีโอในการทดสอบของแต่ละสถาบัน แล้วก็อีกอันหนึ่งก็คือในเรื่องชื่อแบรนด์ว่าเป็นแบรนด์ตลาดใหม่” (D05, เพศชาย, ผู้ช่วยผู้จัดการร้าน, ร้านขายสินค้าแม่และเด็กแห่งหนึ่ง)

ความพึงพอใจของลูกค้าและจุดขายของผู้ประกอบการเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก
จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก พบว่า ความพึงพอใจของลูกค้าอยู่ในเกณฑ์ที่ดีและจุดขายของผู้ประกอบการเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กที่มองว่าสามารถทำให้ลูกค้ามีความพึงพอใจคือการบริการหลังการขาย การรับประกันสินค้าและราคาที่หลากหลาย

ตัวอย่างคำสัมภาษณ์ดังแสดงต่อไปนี้

“ของเรามี 2 แบริดจ์ก็คือมีระดับราคาปานกลางแล้วที่ระดับที่สูงมันก็สามารถที่จะให้ลูกค้าได้เลือกว่าต้องการแบบไหน แต่ว่าด้วยราคาที่สูงก็คือตามคุณภาพ” (D01, เพศหญิง, พนักงานขายแผนก Marketing, แบริดจ์เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กแห่งหนึ่ง)

“ก็โอเคเพราะว่าอย่างแบรนด์เราก็เป็นแบรนด์ที่ถูกด้วยอันนี้ในเรื่องของตัวแบรนด์ก่อนนะ” (D02, เพศหญิง, หัวหน้าฝ่าย Sales & Marketing, แบริดจ์เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กแห่งหนึ่ง)

“ก็คือส่วนน้อยก็จะมีติบางนิดนึงอาจจะมีความใน เรื่องของการ Claim เรื่องผ้าขี้บี้เย็บ ค่ะซึ่งจริง ๆ มันเป็นเรื่องตั้งแต่ที่ประเทศแม่แล้วคือมันไม่มีผลต่อการใช้งาน ส่วนใหญ่ก็จะไม่มีอะไรแล้วก็จะชอบกันหมดเลยเพราะว่ามันปลอดภัยแล้วก็ประเภทมันมีให้เลือกเยอะ มีทั้งผ้าเย็บผ้าออร์แกนิก แล้วผ้าพรีเมียมที่ตอบ โจทย์ใน เรื่องของสถานการณ์โควิดเรื่องโรคระบาดนะคะที่มัน จะไม่มีเชื้อโรคติด อันนี้ก็ขายดีเพราะว่าพ่อแม่บางคนเขาก็มองเรื่องของความสะอาดอะไรอย่างเงี้ย... สามารถส่งมาที่บริษัทเราให้ซักได้...ส่วนประกันอันนี้ไม่แน่ใจเหมือนกัน มันจะมีระยะประกันนะ คะ จะมีประกันอุบัติเหตุและประกัน โครงสร้างด้วย” (D03, เพศหญิง, พนักงานขาย, ตัวแทนจำหน่าย เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กแห่งหนึ่ง)

“ก็มีรีวิวนะครับแล้วก็ลงในเพจครับ ของเราก็ถือว่าราคาไม่ได้สูงมากนักเป็นราคาปาน กลางจับต้องได้ แล้วก็มาตรฐานควบคุมแล้วก็รับประกันถึง 3 ปีทุกรุ่นครับ...เรามีช่วยติดตั้งบริการ ถึงรถอยู่แล้วอยู่ที่ลูกค้าต้องการแบบไหน บางคนก็แบบว่าเดี๋ยวไปติดตั้งเอง ขอให้สาธิตหน้าร้านแต่ ถ้าลูกค้าอยากให้เราไปติดตั้งด้วยก็ไปติดตั้งให้ได้ครับ...ส่วนการรับประกันเราก็ดูแลให้อยู่แล้วครับถ้ามี ปัญหา ก็มี 2 แบบคือถ้าลูกค้าไม่ส่งผ่านห้างก็ส่ง EMS ส่งด่วนเข้าหาบริษัทได้เลยเราก็จะจัดส่งซ่อม เสรีจิปุ๊บแล้วก็ส่งให้ลูกค้าเลย” (D04, เพศชาย, หัวหน้าฝ่าย Sales, ร้านขายสินค้าแม่และเด็กแห่ง หนึ่ง)

“ลูกค้าที่มีการซื้อไปมีความพึงพอใจค่อนข้างสูงนะครับ เพราะว่าของเราเนี่ยส่วนใหญ่ การรับประกันสูงด้วยถึง 5 ปี ส่วนใหญ่ในตลาดรับประกันตั้งแต่ 3 ปีขึ้นไป จะดูเรื่องการบริการหลัง การขาย บางร้านถ้าสินค้ามีปัญหา เกิดอุบัติเหตุขึ้นมาถึงส่งซ่อม แต่ของเราเนี่ยพอมีปัญหาปุ๊บ เปลี่ยน ใหม่ให้เลยโดยที่ไม่ต้องส่งซ่อมก็เลยได้ใจลูกค้าในจุดนี้มากกว่า ...ทางเราก็มีพนักงานช่วยติดตั้งให้ ครับ มีสอนติดตั้ง สอนถอด การซักของเราเนี่ยส่วนใหญ่การรับประกันสูงด้วยถึง 5 ปี ส่วนใหญ่ใน ตลาดรับประกันตั้งแต่ 3 ปีขึ้นไป...เราก็มั่นใจแล้วรับประกันแล้วก็ให้บริการ รับประกันให้ลูกค้า เลยครับว่าของเราถ้ามีปัญหาเรา Claim ให้ ร้านเรามีหลักแหล่งที่แน่นอน แล้วก็มีการขายตามห้างเนี่ยก็ เลยเป็นเครื่องการันตีได้ว่าโอเคของเรามีทั้งคุณภาพและการ Service ที่ดีครับ” (D05, เพศชาย, ผู้ช่วยผู้จัดการร้าน, ร้านขายสินค้าแม่และเด็กแห่งหนึ่ง)

สิ่งที่ลูกค้ามักเจอปัญหาหรือกังวลและวิธีการแก้ปัญหาของผู้ประกอบการเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัย สำหรับเด็ก

จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบการเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก พบว่า สิ่งที่ลูกค้ามักเจอปัญหา หรือกังวลส่วนใหญ่จะเป็นการกังวลไปเองก่อนการซื้อว่าลูกจะไม่ยอมนั่งเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

โดยการแก้ปัญหาคือควรที่จะให้ลูกนั่งตั้งแต่แรกเกิดเพื่อที่จะให้ลูกมีความเคยชินกับการนั่งเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กหรือหากเป็นเด็กโตที่ยังไม่เคยนั่งมาก่อนสามารถทำได้ด้วยการพาเด็กไปยังที่ที่มีความสุข เช่น สวนสนุก เป็นต้น ส่วนหนึ่งกังวลกับวิธีการติดตั้งเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กซึ่งวิธีการแก้ปัญหาคือทาง มีบริการในการสาธิตการใช้งานโดยตรงจากพนักงาน มีคลิป VDO ที่ผู้ปกครองสามารถปฏิบัติตามได้อย่างง่าย นอกจากนี้ทาง ยังมีการอธิบายให้ความรู้ความเข้าใจกับผู้ปกครองเกี่ยวกับการใช้เบาะนิรภัยสำหรับเด็กเพิ่มเติม เช่น ความหมายและความแตกต่างระหว่างระบบของเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก ISOFIX และ Latch และตำแหน่งในการติดตั้ง เป็นต้น

ตัวอย่างคำสัมภาษณ์ดังแสดงต่อไปนี้

“ส่วนใหญ่ที่จะเจอคือน้องจะนั่งใหม่ เขาก็กังวลว่าซื้อไปลูกมันจะไม่นั่งแต่จริง ๆ มันอยู่ที่ว่าคุณพ่อคุณแม่ฝึกน้องตั้งแต่แรกเกิดหรือเปล่า แต่ว่าจากประสบการณ์การทำงานนะฮะคือถ้าน้องไม่ได้นั่งตั้งแต่แรกเกิดแล้วมานั่งสักประมาณขวบหนึ่งหรือ 6 เดือนอะไรเงี้ยน้องจะร้องไห้กันทุกคน มันเหมือนกับการเริ่มต้นใหม่ของคุณพ่อคุณแม่ด้วยแล้วก็ของน้องด้วย แต่ก็ต้องบังคับให้นั่ง เพราะว่าความปลอดภัยมันคือความปลอดภัยจริง ๆ เวลาเริ่มตั้งแต่แรกเขาก็จะชินกับการนั่ง แต่ว่าน้องบางคนคือไม่ยอมเลิกล้ม ก็คือบางคนประมาณสัก 9 ขวบ 10 ขวบก็ยังนั่งอยู่เลยก็ยังมีมาหาซื้อ ก็ถามว่ามันก็ดี มันก็ดีอะ ผลลัพธ์ของเราที่จะเป็นมาตรฐานของยุโรปอยู่แล้วซึ่งกฎหมายของเขามันบังคับใช้ตั้งแต่แรกเกิดจนถึง 12 ปี...สิ่งที่เราจะถามลูกค้าก่อนอันดับแรกคือรถของลูกค้ามี ISOFIX ใหม่เพราะลูกค้าบางคน ISOFIX คืออะไรยังไม่รู้เลยเราก็ต้องบอก ถ้าเราไม่บอกซื้อไปก็ใช้งานไม่ได้ก็วิธีการติดตั้งก็จะมียู่ 2 แบบนะก็จะมีการติดตั้งด้วย Belt ซึ่งก็คือใช้ในรถยนต์ทุกคันอยู่แล้ว แต่ว่า ISOFIX รถรุ่นใหม่ ๆ จะมี แต่รถรุ่นเก่า ๆ ส่วนใหญ่จะไม่มี ถ้าซื้อไปเราก็ต้องถามก่อนเราเป็นพนักงานขายเราก็ต้องถามก่อนว่ามี ISOFIX ใหม่ ถ้าซื้อไปแล้วไม่มี ISOFIX ก็ไม่เกิดประโยชน์แล้วก็ราคาจะค่อนข้างสูงกว่าสาย Belt ด้วย” (D01, เพศหญิง, พนักงานขายแผนก Marketing, แบรินด์เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กแห่งหนึ่ง)

“ส่วนใหญ่แล้วไม่มีอะไรน่ากังวลแต่เขาอาจจะกังวลก่อนใช้ในเรื่องของการใช้งานมากกว่า แบบเสียบ ISOFIX ยังไง ปรับระดับคืออะไร คือมันเป็นสิ่งแปลกใหม่เหมือนเราได้โทรศัพท์ใหม่มาเครื่องนึงแล้วเราไม่รู้ว่าจะเล่นอะไรอะ ก็คือเป็นเรื่องการความกังวลของการใช้งานแค่นั้น พอเจออย่างนี้ปุ๊บเรามีแนะนำ เราก็สอนเลยแล้วก็แนะนำ YouTube ให้เขาไปดูว่าจริง ๆ แล้วมันติดตั้งยังไง แล้วก็บอกความสำคัญของเขาว่าทำไมเราต้องใช้คาร์ซีท มันมีความจำเป็นยังไง เพราะว่าพ่อแม่ของเขาไม่ได้รู้สึกว่าคุณต้องใช้ไง เราก็เลยอธิบายเขาว่าเวลาเกิดอุบัติเหตุเด็กเขาจะเซฟ

อยู่ในนั้นอะไรอย่างเงี้ย เป็นของแบรนด์เองเลยที่มีวิธีการสาธิตการสอนเลยว่าใช้ยังไง หาดูได้ตาม YouTube เลย ใช้ค่ะ...มีนะบางคนที่เป็นแบบมาแล้วแบบลูกเขาอายุ 2 ขวบแล้วอะคือแบบเขาก็กังวลว่า ลูกเขาจะนั่งยังไงตอนนี้แล้วเขาไม่สามารถใจแข็งพอที่จะฟังลูกร้องไห้ได้ ก็เลยแนะนำว่าจริง ๆ แล้ว การใช้คาร์ซีทครั้งแรกควรพาไปในที่ที่เขาอยากไป เช่น ไปสวนสนุกไหมคะแต่หนูต้องนั่งคาร์ซีท นะคะ เขาก็จะมีแรงจูงใจอยากไป แต่ถ้าสมมุติว่าให้เขานั่งคาร์ซีทครั้งแรกแต่พาเข้าไปโรงเรียนเขาก็ "ไม่ชอบ" (D02, เพศหญิง, หัวหน้าฝ่าย Sales & Marketing, แบรินต์เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กแห่งหนึ่ง)

“คือส่วนใหญ่เขาจะกลัวเรื่องของลูกไม่ยอมนั่ง ก็คือกังวลไปก่อนหน้านี้อะไรเงี้ยคะ ลูกไม่ยอมนั่งเลยนะคะซึ่งเรื่องนี้ก็อาจจะปัญหาที่ตัวเรา ก็ไม่รู้เหมือนกันว่าจะต้องทำยังไง อาจจะต้องการหลอกล่อหรือว่าฝึกเขาตั้งแต่เด็กเลย ส่วนตัวมองว่าถ้าเกิดให้พี่น้องนั่งคาร์ซีทตั้งแต่ ทารกก็อาจจะชินไปเองว่าขึ้นรถนั่งต้องใช้คาร์ซีทนะอะไรอย่างเงี้ย เวลาเราคุยกับเขาก็จะประมาณนี้ บางครอบครัวเขาก็จะมองว่าลูกจะนั่งได้ถึง 7 ขวบหรือเปล่าเพราะคาร์ซีทก็อาจจะดูไม่ได้ใหญ่ขนาด นั้นอะไรอย่างเงี้ยคะ...คือในเรื่องของวิธีการใช้งานเราจะสาธิตให้ลูกค้าเห็นเลยแล้วถ้าเกิดลูกค้าซื้อ สั่งซื้อทางออนไลน์เราจะมีคลิปวิดีโอที่บริษัทเราทำไว้อยู่แล้วเพื่อที่จะได้ตอบโจทย์ลูกค้าให้เขา เข้าใจได้ง่ายมากขึ้น เรื่องของการซักก็ซักมือปกติได้เลย หรือไม่ก็สามารถส่งมาที่บริษัทเราให้ซัก ได้” (D03, เพศหญิง, พนักงานขาย, ตัวแทนจำหน่ายเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กแห่งหนึ่ง)

“ส่วนมากจะเจอปัญหาเรื่องเขาติดตั้งไม่ถูก ก็จะมีแบบว่ากลับมาหน้าเพจว่าใช้ยังไง หรือไม่ก็ไปหา Personal consultant ที่หน้าร้านเลยครับ ให้ช่วยอธิบายการใช้งานเพิ่ม ด้วยความที่เขา รีบนะ บางทีก็อาจจะซื้อไปแบบรีบ ๆ ไปก่อนแต่ถึงเวลาก็นะครับติดไม่ได้อะไรเงี้ย ถึงจะมีป้าย ด้านข้างตัวคาร์ซีทบอกแต่ว่าบางทีก็ดูไม่รู้เรื่องนะ แบบขาดเทคนิคในการดึงอะไรเงี้ย เพราะว่าไม่ งั้นก็ไม่แน่นนะ มันต้องมีการไล่สาย การดึงแบบเป็นขั้นตอนของเขาจะครับ การแนะนำนั้นแหละ ครับจะเป็นเรื่องนี้มากกว่า เรามีช่วยติดตั้งบริการถึงรถอยู่แล้วอยู่ที่ลูกค้าต้องการแบบไหน บางคนก็ แบบว่าเดี๋ยวไปติดตั้งเอง ขอให้สาธิตหน้าร้านแต่ถ้าลูกค้าอยากไปติดที่รถด้วยก็ไปติดให้ได้ครับ... ถ้ามาตรฐานของยุโรปก็จะเกี่ยวกับกำหนดน้ำหนักอายุอะไรเงี้ยครับแต่พวกของอเมริกามันจะเป็น ระบบ Latch เป็นสายที่คล้ายกับเชือก มันจะแตกต่างกันที่ระบบของเขาจะครับ แล้วก็จะใช้ความสูง ในการกำหนดในการนั่งหันหน้าเข้าหาเบาะ ต้องนั่งให้ยาวนานถึงความสูง 105 เซนติเมตรหรือ เทียบเท่าเด็กประมาณ 4 ปี คือนอนหันหน้าเข้าหาเบาะให้นานมากที่สุดครับสำหรับ แต่ถ้าเป็น มาตรฐานของยุโรป ถ้ามาตรฐานเก่าเป็น ECE R44/04 เป็นมาตรฐานของยุโรปมันจะเริ่มตั้งแต่แรก

เกิดถึง 9 เดือน แรกเกิดถึง 4 ปี แรกเกิดถึง 7 ปี แรกเกิดถึง 12 ปีครับ มันแบ่งเป็นช่วงอายุครับผมนั่นแหละครับ” (D04, เพศชาย, หัวหน้าฝ่าย Sales, ร้านขายสินค้าแม่และเด็กแห่งหนึ่ง)

“ลูกค้าบางท่านเนี่ยมีลูกคนแรกเนาะ ก็ไม่รู้ว่าการติดตั้งคาร์ซีทเนี่ยจะต้องติดตั้งด้านหลังเท่านั้น ไม่ควรติดตั้งด้านหน้าได้ซึ่งมีลูกค้าบางท่านอยากไปติดตั้งด้านหน้าซ้าย ก็จะแนะนำและให้ความรู้แต่ว่ามันไม่สามารถติดตั้งได้เพราะว่าถ้าเกิดอุบัติเหตุขึ้นมาเนี่ยเศษกระจกจะกระเด็นเข้าตัวน้องหรือว่าถ้าติดตั้งคาร์ซีทไม่ดีพอทำให้คาร์ซีทกระเด็นเลย การติดตั้งคาร์ซีทด้านหลังถ้าเกิดอุบัติเหตุอย่างน้อยก็ยังมีเบาะคนขับอยู่ข้างหน้าคอย Support อยู่ ทางเราก็มียุติบัตรช่วยติดตั้งให้ครับ มีสอนติดตั้ง สอนถอด การซัก” (D05, เพศชาย, ผู้ช่วยผู้จัดการร้าน, ร้านขายสินค้าแม่และเด็กแห่งหนึ่ง)

ทัศนคติของผู้ปกครองที่มีต่อการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กในมุมมองของผู้ประกอบกิจการเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

จากการสัมภาษณ์ผู้ประกอบกิจการเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก พบว่า ผู้ปกครองบางส่วนไม่ได้ให้ความสนใจในการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กแต่การมีกฎหมายทำให้จำเป็นต้องมีการซื้อซึ่งบางส่วนอาจจะไม่ได้มีการใช้งานจริงและบางส่วนมีทัศนคติที่เปลี่ยนไปหลังจากมีการใช้งาน

ตัวอย่างคำสัมภาษณ์ดังแสดงต่อไปนี้

“ที่ผ่านมามีส่วนใหญ่มักจะไม่ค่อยได้ให้ความสนใจตรงนี้นะมันจะเป็นยังไงในการใช้คาร์ซีท เพราะว่าเมื่อก่อนประเทศไทยก็ไม่ได้กฎหมายใช้ใหม่...แต่ว่าอันนี้จากประสบการณ์จริงเลยเพื่อนมีลูกอายุประมาณสัก 3 ขวบ เด็กกำลังชนแล้วเป็นคุณพ่อเลี้ยงเดี่ยวตัวพี่ที่นั่งรถไปด้วยแล้วเขาไม่มีคาร์ซีทในรถคือลูกเขาก็เดินเล่นอยู่ในรถอะ แล้วก็เวลาเบรคที่หัวทิ่มไปหัวทิ่มมา เฮ้ยมันไม่ปลอดภัยนะ มันควรจะมีไหมอะ พอออกกฎหมายมาตอนแรกเขาก็บอกว่าไม่ซื้อจะซื้อทำไม ออกมาปั๊บเออบังคับใช้เขาก็ว่าเออมันดีมันปลอดภัยจริง ๆ เพราะว่าถ้าเกิดอุบัติเหตุเนี่ยอะคือยังงี้ยังอยู่ในตัวคาร์ซีทไม่ได้กระเด็นไปไหน เขาก็ซื้อแล้วเขาก็เห็นว่ามันมีประโยชน์จริง ๆ จากที่ว่าออกกฎหมายมา มันก็เกิดผลประโยชน์จริง ๆ กับครอบครัวแล้วก็ไม่มีการสูญเสียชีวิต ถ้าจะเกิดขึ้นมันก็เกิดขึ้นน้อยมาก” (D01, เพศหญิง, พนักงานขายแผนก Marketing, แบรินเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กแห่งหนึ่ง)

“จริง ๆ แล้วเขาก็ไม่ได้รู้สึกพอใจหรือไม่พอใจหรอก แต่มันจำเป็นที่จะต้องใช้ มันคือความจำเป็น ใช้ เป็นกฎหมายบังคับใช้ เพราะว่าพ่อแม่บางคนเข้ามาซื้อให้ตอนลูกอายุ 2 ขวบด้วย

ซ้ำเพราะว่าพอกฎหมายบังคับใช้เขาถึงมาซื้อ ก่อนหน้านี้ก็ไม่รู้ว่าเขาเดินทางอะไรกันยังไง ใช้ประมาณนั้น ก็คือหลัก ๆ ความพึงพอใจไม่น่าเกี่ยวหรอก เกี่ยวกับว่าเรื่องกฎหมายมากกว่า...แต่ว่ามีพ่อแม่อย่างนี้เหมือนกันคือเขาไม่รู้รู้สึกเลยว่าจำเป็น ลูกเขาอายุ 1-2 ขวบแล้วก็ไม่รู้รู้สึกจำเป็น เขาก็ซื้อ 3,000 บาทนะเพราะเขารู้สึกว่าเขาจะใช้หรือไม่ใช้ก็ได้แค่นั้นไว้เพื่อไม่ให้โดนจับ เขาก็ไม่ได้ให้ลูกนั่งด้วยซ้ำ” (D02, เพศหญิง, หัวหน้าฝ่าย Sales & Marketing, แบรินต์เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กแห่งหนึ่ง)



บทที่ 5

สรุปผลและอภิปรายผลการวิจัย

การศึกษาวิจัยเรื่อง “ความรู้ ทักษะและประสบการณ์ของผู้ปกครองที่มีต่อการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก” จัดทำขึ้นเพื่อศึกษาความรู้ ทักษะและประสบการณ์ของผู้ปกครองต่อเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก รวมถึงเสนอแนะแนวทางในการปรับปรุงและพัฒนาให้แก่ผู้ประกอบการนำไปประยุกต์ใช้เชิงกลยุทธ์ทางธุรกิจต่อไป โดยสามารถสรุปผลเป็นประเด็นสำคัญต่าง ๆ ได้ดังต่อไปนี้

5.1 การสรุปและอภิปรายผล

5.2 ข้อเสนอแนะจากผลการวิจัย

5.3 ข้อจำกัดของงานวิจัยและข้อเสนอแนะสำหรับงานวิจัยในอนาคต

5.1 การสรุปและอภิปรายผล

กลุ่มตัวอย่างที่ผู้วิจัยได้เลือกมามีเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก มีรถยนต์ส่วนตัว มีอาชีพที่ดี และรายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่อคนอยู่ที่ 60,535 บาท ซึ่งสูงกว่ารายได้ต่อเดือนของครัวเรือนไทยที่เดือนละ 27,352 บาท จากผลการวิจัยพบว่าความรู้ ทักษะและประสบการณ์ของผู้ปกครองที่มีต่อการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กมีความสัมพันธ์ซึ่งกันและกันในเชิงบวกสอดคล้องกับทฤษฎี KAP

โดยผู้ปกครองมีความรู้พื้นฐานเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กค่อนข้างดีซึ่งผลการศึกษานี้ได้สอดคล้องกับ Liu et al. (2016) ที่ว่า ความรู้ของผู้ปกครอง ความเป็นเจ้าของรถ อาชีพ และรายได้มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญกับการตัดสินใจใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

นอกจากนี้ผู้ปกครองยังมีทัศนคติในเชิงบวกต่อเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก โดยส่วนมากจะตระหนักถึงความสำคัญในการมีเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กและความปลอดภัยของเด็กเป็นอันดับแรก ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยของนักวิจัยหลายท่าน (Liu, Yang, Chen & Li, 2016; Ang et al., 2020; Tavakoli, Davoodi & Azimmohseni, 2019; Termworasin, Lumbiganon, & Prueksaprapong, 2021)

นอกจากนี้ ผู้วิจัยยังพบผลที่น่าสนใจว่า ผู้ปกครองส่วนใหญ่ไม่ได้รับคำแนะนำจากทางโรงพยาบาลเกี่ยวกับการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก ทั้งนี้ บุคลากรทางการแพทย์บางส่วนไม่ทราบ

ถึงวิธีการติดตั้ง และมีทัศนคติว่าการอุ้มเป็นสิ่งที่ไม่ปลอดภัยต่อเด็กทารกมากกว่าเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

ในส่วนของประสบการณ์ของผู้ปกครอง พบว่าระยะทางมีผลต่อการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก กล่าวคือผู้ปกครองจะมีความถี่ในการใช้มากขึ้นหากมีการเดินทางในระยะทางที่ไกลขึ้น ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยของ Liu et al. (2018) ที่ว่า โอกาสของการเป็นเจ้าของเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กจะสูงขึ้น หากผู้ตอบแบบสอบถามขับรถเป็นระยะทางไกล ๆ หรือไกลขึ้น

สำหรับประสบการณ์ที่ดีที่ผู้ปกครองประสบในการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก คือ การที่เด็กนั่งอยู่กับที่ส่งผลให้ผู้ปกครองมีสมาธิในการขับรถเพิ่มขึ้นอย่างมีนัยสำคัญ ส่วนปัญหาที่ผู้ปกครองประสบในการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กคือ ตัวอุปกรณ์มีขนาดใหญ่ทำให้ต้องใช้พื้นที่ในการติดตั้ง และพฤติกรรมของเด็กที่ยากลำบาก เช่น เด็กร้องไห้ เด็กอึดอัด ซึ่งสอดคล้องกับผลการวิจัยของ Ang et al. (2020), Termworasin et al. (2021), Thadapipat and Chanvirutna (2016) อย่างไรก็ตามอิทธิพลต่อการตัดสินใจของคนสูงอายุในครอบครัวถือว่าไม่น้อยมาจากงานวิจัยนี้ซึ่งขัดแย้งกับผลการวิจัยของ Thadapipat & Chanvirutna (2016) อาจเป็นเพราะผู้ปกครองมีความรู้ความเข้าใจและรับทราบถึงประโยชน์ในการใช้เบาะนั่งนิรภัยเป็นอย่างดี

ในส่วนของทางเลือกซื้อเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก ผู้ปกครองให้ความสำคัญกับราคาที่สามารถจ่ายได้เป็นหลัก รองลงมาคือมาตรฐานและความปลอดภัยที่สูง ซึ่งผู้ประกอบการเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กสามารถนำเสนอราคาที่หลากหลายและมีมาตรฐานความปลอดภัยสอดคล้องกับสิ่งที่ผู้บริโภคต้องการ ผู้วิจัยยังพบว่าความสบายของเด็กเป็นกุญแจสำคัญในการที่จะทำให้เกิดความพึงพอใจในการใช้

สำหรับประกาศ พระราชบัญญัติ จราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565 ที่ว่าด้วยคนโดยสารที่เป็นเด็กอายุไม่เกิน 6 ปี ต้องจัดให้นั่งในที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็กหรือนั่งในที่นั่งพิเศษสำหรับเด็กเพื่อป้องกันอันตราย หรือมีวิธีการป้องกันอันตรายในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ และคนโดยสารที่มีความสูงไม่เกิน 135 เซนติเมตร ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่ง หรือมีวิธีการป้องกันอันตรายในกรณีที่เกิดอุบัติเหตุ ไม่ว่าจะนั่งแถวตอนใด ผู้ปกครองเกือบทั้งหมดไม่ทราบรายละเอียดที่ชัดเจน เข้าใจผิดว่ากฎหมายได้มีการบังคับใช้ไปแล้วและไม่ได้สนใจในการบังคับใช้คาร์ซีทมากนัก เหตุเพราะไม่มีผลกระทบต่อนักผู้ปกครองเนื่องจากส่วนใหญ่มีเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กไว้ในครอบครองอยู่แล้ว แต่บางส่วนมีผลกระทบเพราะเด็กไม่ยอมนั่งคาร์ซีททำให้ต้องเริ่มฝึกนั่ง และอีกส่วนต้องซื้อคาร์ซีทเพิ่มเนื่องจากที่บ้านมีรถหลายคัน

ทั้งนี้ ผู้ปกครองมีความเห็นด้วยอย่างยิ่งเพราะจะช่วยลดอัตราการสูญเสียจากอุบัติเหตุได้ และส่วนใหญ่มีความคิดเห็นว่าหลังจากมีการบังคับใช้กฎหมายจะมีการเปลี่ยนแปลงไปในทางที่

ดีขึ้น บางส่วนมองว่าต้องใช้ระยะเวลาในการปรับตัวและมีความกังวลว่าอาจจะไม่ได้มีคำรวมมาจับอย่างจริงจังและส่วนน้อยมีความคิดเห็นว่าจะไม่มีการเปลี่ยนแปลง นอกจากนี้ส่วนที่ผู้ปกครองมีความกังวลส่วนใหญ่คือ ความสามารถในการจ่ายของกลุ่มที่มีรายได้น้อย ซึ่งส่วนมากมองว่าภาครัฐควรจะมีส่วนร่วมในการช่วยเหลือค่าใช้จ่ายที่จะต้องเกิดขึ้น เช่น การลดราคา การลดภาษี เป็นต้น โดยผู้ปกครองส่วนใหญ่มีข้อเสนอแนะว่าภาครัฐควรประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้ในวงกว้าง มีการณรงค์ และมีศูนย์เข้าเยี่ยมหรือรับบริจาคเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กที่ไม่ใช้แล้วเพื่อส่งต่อไปกับผู้ปกครองที่ต้องการใช้งานเพื่อให้จำนวนการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กเพิ่มขึ้นในประเทศไทยอย่างแท้จริง ประเด็นรองลงมาคือความคลุมเครือในการระบุประเภทรถยนต์ วิธีการนั่งสำหรับครอบครัวที่มีลูกหลายคนและประเด็นเกี่ยวกับคนต่างจังหวัดซึ่งผู้ปกครองเสนอแนะว่าภาครัฐควรมีการระบุหรือชี้แจงรายละเอียดให้มากขึ้นกว่านี้เพื่อความกระจ่างต่อประชาชน

5.2 ข้อเสนอแนะจากผลการวิจัย

จากการวิจัยสามารถสรุปข้อเสนอแนะทางกลยุทธ์ได้ 3 กลยุทธ์ ได้แก่

5.2.1 กลยุทธ์การใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กฉบับเร่งด่วน

5.2.2 กลยุทธ์การใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กอย่างยั่งยืน

5.2.3 กลยุทธ์สำหรับผู้ประกอบกิจการเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก โดยมีรายละเอียด ดังต่อไปนี้

5.2.1 กลยุทธ์การใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กฉบับเร่งด่วน

กลยุทธ์การใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กฉบับเร่งด่วนมีวัตถุประสงค์เพื่อให้มีจำนวนการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กเพิ่มมากขึ้น โดยเร็วที่สุดซึ่งกิจกรรมดังต่อไปนี้เป็นส่วนที่ภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรเร่งดำเนินการ

1. มีการรณรงค์การใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กให้ความรู้ สอดแทรกประโยชน์ของการมีเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กผ่านช่องทางออนไลน์ หรือติดป้ายตามถนนใหญ่ที่มีการสัญจรคับคั่ง วิธีการนำเสนออาจคล้ายการรณรงค์ของ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ที่สอดแทรกความตลกขบขันโดยจำลองเหตุการณ์ให้เห็นภาพถึงความเสียหายการเกิดอุบัติเหตุที่รุนแรง หากไม่มีการใช้คาร์ซีทเกิดขึ้น

2. ให้สิทธิพิเศษทางภาษี คล้ายกับโครงการยิ่งซ้อปยิ่งได้ โดยผู้ที่ซื้อเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กจะได้รับการลดหย่อนภาษีจากรัฐบาล

3. กระทรวงการคลังขยายเวลายกเว้นอากรจาก 20% เป็น 0% สำหรับเบาะนิรภัยสำหรับเด็ก จากการยกเว้นอากรถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2566 เป็น ถึงวันที่ 31 ธันวาคม 2567 เพื่อจูงใจประชาชนให้เกิดการตัดสินใจซื้อที่มากขึ้น

4. กรมการขนส่งทางบกมีการปฏิบัติหน้าที่ทั้งเชิงรับและเชิงรุก คล้ายกับ 7 วันอันตราย โดยการคอยสอดส่องและมีการปรับอย่างจริงจัง พร้อมทั้งมีการอพยพตัวเลขการใช้งานและสถิติการเกิดอุบัติเหตุที่ลดลง

5.2.2 กลยุทธ์การใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กอย่างยั่งยืน

เมื่ออ้างอิงจากทฤษฎี KAP ที่ว่าหากบุคคลมีความรู้ที่ดีจะส่งผลให้มีทัศนคติที่ดีและเกิดการปฏิบัติที่ดีตามไปด้วย ผู้วิจัยมองว่าสิ่งที่สำคัญที่สุดในการเพิ่มอัตราการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กอย่างยั่งยืนคือการให้ความรู้ความเข้าใจกับผู้มีส่วนได้ส่วนเสียทั้งหมด อันได้แก่ ผู้ปกครอง เด็ก และบุคลากรทางการแพทย์ โดยภาครัฐหรือหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีการให้ความรู้ผู้ปกครองเกี่ยวกับคาร์ซีทผ่านคู่มือหรือช่องทางออนไลน์ โดยหัวข้อหลักจะเป็นเรื่องของกรับมือกับเด็กที่ไม่ยอมนั่งคาร์ซีท วิธีการติดตั้งที่ถูกต้อง วิธีการดูแลรักษา รวมทั้งเรื่องอื่น ๆ ที่จำเป็นต้องทราบ อย่างเช่นอายุการใช้งานของคาร์ซีท เป็นต้น

นอกจากนี้ควรที่จะมีการให้ความรู้กับเด็ก เมื่อเด็กมีความรู้ความเข้าใจจะส่งผลให้มีทัศนคติที่ดีเกี่ยวกับการใช้และคาดหวังว่าจะทำให้เด็กยอมนั่งคาร์ซีทมากขึ้น อีกทั้งเมื่อเด็กเหล่านั้นโตขึ้นจนถึงช่วงวัยที่พร้อมจะมีครอบครัว จะทำให้ตัวเองเข้าใจถึงความสำคัญในการมีคาร์ซีทได้เป็นอย่างดี

การปูพื้นฐานความรู้ให้กับบุคลากรทางการแพทย์ก็เป็นส่วนหนึ่งที่สำคัญ ในส่วนนี้อาจมีการอบรมบุคลากรทางการแพทย์เพิ่มเติม โดยเฉพาะในแผนกแม่และเด็กในเรื่องของคาร์ซีทเกี่ยวกับความรู้ทั่วไปและวิธีการติดตั้งเบื้องต้น และในระยะเวลาการฝากครรภ์ควรจะมีการแทรกเรื่องคาร์ซีทแนะนำให้กับผู้ปกครอง นอกเหนือจากการให้นมแม่ และการเสริมพัฒนาการต่าง ๆ

5.2.3 กลยุทธ์สำหรับผู้ประกอบกิจการเกี่ยวกับเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

เนื่องจากตัวขับเคลื่อนที่สำคัญคือการออกกฎหมายจากทางภาครัฐ ทำให้ความต้องการมีเพิ่มมากขึ้น อย่างไรก็ตามยังมีกลุ่มที่มีรายได้น้อยที่ไม่สามารถซื้อคาร์ซีทได้เนื่องจากเป็นสินค้าราคาแพง ประกอบกับการเปลืองพื้นที่จัดเก็บภายในบ้านเหตุเพราะต้องมีการซื้อคาร์ซีทใหม่ตามช่วงวัยที่เปลี่ยนไปของเด็ก ผู้วิจัยมองว่าเป็นโอกาสที่ดีสำหรับการออกโมเดลธุรกิจใหม่ เพื่อให้ตอบโจทย์สิ่งที่ผู้บริโภคกลุ่มนี้ต้องการ คือ การสร้างแหล่งคาร์ซีทมือสอง โดยมีบริการที่ครอบคลุมไม่ว่า

จะเป็น การรับซื้อ เชื้อสภาพและซ่อมบำรุง ทำความสะอาดและขายสินค้าหรือให้เช่าทั้งแบบรายวัน รายเดือนหรือรายปีตามความต้องการของผู้บริโภค โดยมีข้อดีคือคนที่มีความรู้สามารถระบายของได้ตามต้องการ และกลุ่มคนที่มีความรู้ได้น้อยก็สามารถเข้าถึงการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กได้

5.3 ข้อจำกัดของงานวิจัยและข้อเสนอแนะสำหรับงานวิจัยในอนาคต

1. งานวิจัยนี้เป็นงานวิจัยเชิงคุณภาพ สำหรับงานวิจัยในอนาคตสามารถเปลี่ยนเป็นงานวิจัยเชิงปริมาณ เพราะมีระบบที่แน่นอนและสามารถศึกษากลุ่มตัวอย่างที่มีขนาดใหญ่ได้
2. การศึกษาครั้งนี้เก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างผู้ปกครอง และผู้ประกอบการ สำหรับงานวิจัยในอนาคตควรเพิ่มกลุ่มตัวอย่างที่เป็นบุคลากรทางการแพทย์ เพื่อให้ทราบถึงความรู้ ทักษะ และประสบการณ์ที่มีต่อการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก
3. การศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยได้เลือกกลุ่มตัวอย่างผู้ปกครองจากบุคคลใกล้ชิด ได้แก่ ญาติ เพื่อน เพื่อนร่วมงาน และคนรู้จักจากช่องทางออนไลน์และออฟไลน์ และเลือกเฉพาะผู้ปกครองที่มีเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กและประสบการณ์ในการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กอาจทำให้เกิดความไม่หลากหลายในกลุ่มตัวอย่าง สำหรับงานวิจัยในอนาคตควรเลือกกลุ่มตัวอย่างที่มีความหลากหลายมากขึ้นโดยการเพิ่มผู้ปกครองที่ยังไม่มีประสบการณ์การใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กเพื่อให้ทราบถึงความรู้และทัศนคติที่อาจจะแตกต่างไปจากงานวิจัยชิ้นนี้
4. การศึกษาครั้งนี้เก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างผู้ปกครอง และผู้ประกอบการ คำถามบางส่วนในเรื่องของกฎหมายที่ยังมีความกำกวมในบางประเด็นยังไม่ได้รับคำตอบ สำหรับงานวิจัยในอนาคตควรเก็บข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับทางกฎหมาย เพื่อให้ทราบคำชี้แจงถึงตัวกฎหมายให้ชัดเจนยิ่งขึ้น
5. ในเรื่องของกฎหมายที่ยังมีความกำกวมในบางประเด็นยังไม่ได้รับคำตอบ เช่น ความคลุมเครือในการระบุประเภทรถยนต์ที่ต้องอยู่ภายใต้กฎหมาย การขายเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กปลอม เป็นต้น สำหรับงานวิจัยในอนาคตควรเก็บข้อมูลจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับทางกฎหมาย เพื่อให้ทราบคำชี้แจงถึงตัวกฎหมายให้ชัดเจนยิ่งขึ้นและมาตรการในการป้องกันสินค้าที่ไม่ได้มาตรฐาน

บรรณานุกรม

- จรรยาพร ศรีศศลักษณ์. (2557). *ผลก้นกวมหมาย เบาะ นรภัยเด็กในรถยนต์ลดการสูญเสีย*. เข้าถึงได้จาก <http://www.thaihealth.or.th/content/28382.html>
- จิตรเลขา สุขรวาย. (2564). *ข้อมูลอุบัติเหตุ ที่ดี ช่วยลดเจ็บตายทางถนน*. เข้าถึงได้จาก <https://tdri.or.th/2021/05/road-accidents-biggest-health-crisis/>
- ญานิกา สักดิ์ศรี. (2561). *ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้ ทัศนคติ และการปฏิบัติในการป้องกันการติดเชื้อตำแหน่งผ่าตัด ในระยะผ่าตัดของพยาบาลห้องผ่าตัด*. (วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต). มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์. สืบค้นจาก <https://kb.psu.ac.th/psukb/bitstream/2016/12524/1/425749.pdf>
- คารา ทีปะปาล. (2542). *พฤติกรรมผู้บริโภค*. กรุงเทพมหานคร: รุ่งเรืองสาส์นการพิมพ์.
- คาราวรรณ ศรีสุกใส. (2542). *การเปิดรับข่าวสารการประชาสัมพันธ์โครงการรถไฟฟ้าบีทีเอส ที่มีผลต่อความรู้ทัศนคติ และการใช้รถไฟฟ้าบีทีเอสของประชาชนในเขตกรุงเทพมหานคร*. (วิทยานิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต). จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย, ภาควิชาการประชาสัมพันธ์. สืบค้นจาก <https://dric.nrct.go.th/Search/SearchDetail/96523>
- ทวีศักดิ์ เทพพิทักษ์. (2018). *การใช้แบบจำลอง KAP กับการศึกษาพฤติกรรมและทัศนคติการป้องกันการติดเชื้อ เอช ไอ วี / เอช 5 ของคนประจำเรือไทย*. วารสารวิทยาการจัดการ มหาวิทยาลัยราชภัฏเชียงราย, 8(2), 84–102. สืบค้นจาก <https://so03.tci-thaijo.org/index.php/jmscrru/article/view/127101>
- ธงชัย สันติวงษ์. (2533). *พฤติกรรมผู้บริโภคทางการตลาด*. กรุงเทพมหานคร: ไทยวัฒนาพานิช.
- นวพร นาคะนิช. (2563). *ความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรมการบริโภคเนื่องจากพิษของประชากรในเขตกรุงเทพมหานคร*. (สารนิพนธ์ปริญญา มหาบัณฑิต). วิทยาลัยการจัดการ มหาวิทยาลัยมหิดล. สืบค้นจาก <https://archive.cm.mahidol.ac.th/handle/123456789/3652>
- ประจวบ อินอ้อด. (2528). *พฤติกรรมศาสตร์ในเอกสารประกอบคำบรรยายโครงการสัมมนาเชิงปฏิบัติการทางสื่อสารมวลชน เรื่องการสำรวจทัศนคติเพื่อประสิทธิภาพในการสื่อสารและประชาสัมพันธ์*. กรุงเทพมหานคร.

บรรณานุกรม (ต่อ)

- ประภาเพ็ญ สุวรรณ. (2526). *ทัศนคติ : การวัด การเปลี่ยนแปลงและพฤติกรรมอนามัย*. (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพมหานคร: โอเดียนสโตร์.
- ปริญญ์ ลักขิตานนท์. (2536). *การวิเคราะห์พฤติกรรมผู้บริโภค*. กรุงเทพมหานคร: เอดิชั่น เพรส โพรดักส์.
- เปิดสถิติอุบัติเหตุ คาร์ซีตช่วยลดการเสียชีวิต หากรถเกิดอุบัติเหตุ*. (11 พฤษภาคม 2565). ไทยรัฐออนไลน์. สืบค้นจาก <https://www.thairath.co.th/news/society/2390135>
- พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 13) พ.ศ. 2565. (2565, 7 พฤษภาคม). *ราชกิจจานุเบกษา*. เล่มที่ 139 ตอนที่ 28 ก, หน้า 8-9
- ราชบัณฑิตยสถาน. (2554). *พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2554*. กรุงเทพมหานคร: นานมีบุ๊คส์พับลิเคชั่น.
- รุ่งนภา บุญคุ้ม. (2536). *ทัศนคติของพัฒนากรต่อนโยบายการจัดตั้งศูนย์สาธิตการตลาด : ศึกษากรณีศูนย์ช่วยเหลือทางวิชาการพัฒนาชุมชน เขตที่ 3. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารบัณฑิต)*. สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์, คณะพัฒนาสังคม. สืบค้นจาก <http://repository.nida.ac.th/handle/662723737/1766>
- ศรีสิทธิ์ วงศ์วรรณ. (2565). *เปิดสถิติ “อุบัติเหตุบนถนน” ประเทศไทยเกิดเหตุอะไรบ่อยสุด?*. เข้าถึงได้จาก <https://www.bangkokbiznews.com/social/984601>
- สิวภรณ์ สร้อยจันทร์. (2563). *ประสบการณ์ ความพึงพอใจ และการยอมรับเทคโนโลยีของผู้ชมที่มีต่อการกลับมาชมงาน GLOBAL LIVE FAN MEETING ของ GMMTV. (การค้นคว้าอิสระ ปริญญาโทบริหารบัณฑิต)*. มหาวิทยาลัยกรุงเทพ. สืบค้นจาก http://dspace.bu.ac.th/bitstream/123456789/4991/1/siwaporn%E0%B9%85_soij.pdf
- สถลธร ทองมีนสุข. (2565). *ปิดจุดอ่อนการบังคับใช้กฎหมาย ขยายความเข้าใจในมาตรการ “ที่นั่งนิรภัยสำหรับเด็ก” ที่รัฐควรทำ*. เข้าถึงได้จาก <https://tdri.or.th/2022/05/kid-car-seat-the-land-traffic-act/>
- สุมิตร สุตรา, อรุณ จิรวัดน์กุล. (2552). *ภาวะโรคเนื่องจากความเจ็บป่วย การรับการรักษาในโรงพยาบาล และการเสียชีวิตของเด็กและวัยรุ่นไทย*. ใน *วันดี นิงสานนท์, วินัดดา ปิยศิลป์, สุมิตร สุตรา, นันทา อ่วมกุล, รัตโนทัย พลับรู้งูการ, ลัดดา เหมาะสุวรรณ, สุวรรณ*

บรรณานุกรม (ต่อ)

- เรื่องกาญจนเศรษฐ์ และศรีเวียง ไพโรจน์กุล (บรรณาธิการ). *สุขภาวะเด็กและวัยรุ่นไทย พ.ศ. 2552* (หน้า 23-56). กรุงเทพฯ: บียอนด์ เอ็นเทอร์ไพรซ์.
- เสรี วงษ์มณฑา. (2542). *กลยุทธ์การตลาด : การวางแผนการตลาด*. กรุงเทพมหานคร: บริษัท ซีระฟิล์ม และไอทีเก็ซ จำกัด.
- สำเนียง ประถมวงษ์. (2553). *ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการบริโภคกะหล่ำปลีสำเร็จรูปของประชาชนในเขตอำเภอท่าใหม่ จังหวัดจันทบุรี*. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ). มหาวิทยาลัยบูรพา, คณะวารสารศาสตร์. DOI: 10.14457/BUU.res.2010.37
- อิทธิกร กุลพัทธ์พานิชย์. (2560). *ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อความตั้งใจของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้นที่จะเข้าศึกษาต่อในโรงเรียนกำเนิดวิทย์ (Kamnoetvidya Science Academy)*. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ). มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์, คณะวารสารศาสตร์และสื่อสารมวลชน. สืบค้นจาก http://ethesisarchive.library.tu.ac.th/thesis/2017/TU_2017_5907011067_8123_8055.pdf
- Springnews. (2565). *ราคาคาร์ซีทพุ่งเท่าตัว โอกาสทองสินค้าแม่และเด็ก 4 หมื่นล้านบาท !*. เข้าถึงได้จาก <https://www.springnews.co.th/news/824378>
- Prachachat. (2565). *“คาร์ซีท” ดีมานด์พุ่งของขาด มือสองขายดียอดโตเท่าตัว*. เข้าถึงได้จาก <https://www.prachachat.net/motoring/news-931066>
- AlSallum, G. A., Alwassel, A. A., Alshushan, A. M., Abaalkhail, A. K., Alhasoon, M. A., & Aldamigh, A. S. (2019). *Parent's knowledge, attitude, and practice about children car seats at Unaizah city, KSA*. *Journal of family medicine and primary care*, 8(3), 805–811. DOI: 10.4103/jfmpc.jfmpc_75_19
- Ang, J. Y., Lai, J. M., Hss, A. S., Ramalingam, P., Ramasamy, M., Zainuddin, N. S., Shaari, H., Ahmad-Aduan, A., Sanimi, N. S., & Bahari, N. (2020). *Awareness, perception and experience on child restraint system (CRS) and its legislation among Malaysian parents with newborns*. *Traffic injury prevention*, 21(4), 278–282. DOI: 10.1080/15389588.2020.1746773

บรรณานุกรม (ต่อ)

- Bloom, B. S. (1971). *Handbook on formative and summative evaluation of student leaning*. United States of America: McGraw-Hill.
- Brakus, J.J., Schmitt, B.H., & Zarantonello, L. (2009). *Brand Experience: What Is It? How Is It Measured? Does It Affect Loyalty?*. *Journal of Marketing*, 73, 52–68.
- Lemon, K. N. & Verhoef, P. C. (2016). *Understanding customer experience throughout the customer journey*. *Journal of Marketing*, 80(6), 69-96.
- Liu, S., Zhou, H., Ma, J., Wang, C., Chen, Z., Chen, S., Yang, Y., Liu, X., Peng, J., Duan, L., & Deng, X. (2018). *Knowledge, attitudes, and behaviors related to child safety restraint in citizens of Shenzhen Municipality, China, and the associations between these factors*. *Traffic injury prevention*, 19(1), 42–48. DOI: 10.1080/15389588.2017.1329534
- Liu, X., Yang, J., Chen, X., & Li, L. (2016). *Knowledge, Attitudes and Behaviors on Child Passenger Safety among Expectant Mothers and Parents of Newborns: A Qualitative and Quantitative Approach*. *PloS one*, 11(1), e0146121. DOI: 10.1371/journal.pone.0146121
- Meyer, C., & Schwager, A. (2007). *Understanding customer experience*. *Harvard Business Review*, (2), 117-126.
- Pasistha Termworasin, Dissajee Lumbiganon, & Chattip Prueksapraopong (2021). *Car Seat Knowledge and Car Seat Use among Parents of Preschool Children in Bangkok, Thailand*. *Vajira Medical Journal: Journal of Urban Medicine*, 65(2), 95-106. DOI: 10.14456/vmj.2021.9
- Singh, I.N. & Malaviya, A.N. (1994). Long distance truck drivers in India: HIV infection and their possible role in disseminating HIV into rural areas. *International Journal of STD and AIDS*, 5, 137–138.
- Souza, B. G., Evangelista de Melo, T., Pereira Lisboa, T., Bastos Miranda, M., Schroder E Souza, T. G., & de Oliveira, V. M. (2017). Parental awareness and perception for correct use

บรรณานุกรม (ต่อ)

- of child restraint systems and airbags in Brazil. *Traffic injury prevention*, 18(2), 171–174. DOI: 10.1080/15389588.2016.1232808
- Suwanna Thadapipat & Sukonrutna Chanvirutna. (2016). 940 Pilot model for child restraint use in car in Thailand: a case study of Khon Kaen province. *Injury Prevention* 2016, (Vol. 22), A334. Retrieved from https://injuryprevention.bmj.com/content/22/Suppl_2/A334.2
- Tan, R., Dong, C., Shen, G. Q., Feng, J., Piragasam, R., Tyebally, A., & Chong, S. L. (2020). Parental knowledge and beliefs on the use of child car restraints in Singapore: a qualitative study. *Singapore medical journal*, 61(2), 102–107. DOI: 10.11622/smedj.2019023
- Tavakoli, Z., Davoodi, S. R., & Azimmohseni, M. (2019). Factors affecting use and nonuse of child safety car seats in Gorgan, Iran. *Traffic injury prevention*, 20(6), 661–666. DOI: 10.1080/15389588.2019.1634264
- TODAY Bizview. (2565). กฎหมาย ‘คาร์ซีท’ เจตนาดี แต่ทำไมยังมีข้อถกเถียง. เข้าถึงได้จาก <https://workpointtoday.com/car-seat-law-in-thailand-why-people-against/>



ภาคผนวก ก

แบบสัมภาษณ์เชิงลึก

ส่วนที่ 1: คำถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของผู้ให้สัมภาษณ์

อายุ

- 20-30 ปี 31-40 ปี 41-50 ปี 51 ปีขึ้นไป

ความสัมพันธ์กับเด็ก

- พ่อ แม่ ญาติ อื่น ๆ _____

การศึกษา

- ต่ำกว่ามัธยมต้น มัธยมปลาย/ปวช. ปริญญาตรี
 ปริญญาโท ปริญญาเอก

อาชีพ

- พนักงานบริษัทเอกชน ข้าราชการ / พนักงานรัฐวิสาหกิจ /

พนักงานของรัฐ

- ธุรกิจส่วนตัว / เจ้าของกิจการ / ค้าขาย อื่น ๆ _____

รายได้

- น้อยกว่า 15,000 บาท 15,000 - 30,000 บาท
 30,001 - 45,000 บาท 45,001 - 60,000 บาท
 60,001 - 75,000 บาท 75,001 บาทขึ้นไป

ยี่ห้อและรุ่นรถยนต์ที่คุณใช้ขณะเดินทางร่วมกับเด็ก

มีระบบ ISOFIX หรือไม่

- มี ไม่มี ไม่ทราบ

ข้อมูลของบุตรและ/หรือเด็กที่อยู่ในการดูแล

บุตร/เด็กที่อยู่ในการดูแลคนที่ 1: ชื่อ _____ อายุ ____ ปี ____ เดือน ส่วนสูง _____ ซม. น้ำหนัก _____ กก.

บุตร/เด็กที่อยู่ในการดูแลคนที่ 2: ชื่อ _____ อายุ ____ ปี ____ เดือน ส่วนสูง _____ ซม. น้ำหนัก _____ กก.

บุตร/เด็กที่อยู่ในการดูแลคนที่ 3: ชื่อ _____ อายุ ____ ปี ____ เดือน ส่วนสูง _____ ซม. น้ำหนัก _____ กก.

บุตร/เด็กที่อยู่ในการดูแลคนที่ 4: ชื่อ _____ อายุ ____ ปี ____ เดือน ส่วนสูง _____ ซม. น้ำหนัก _____ กก.

ส่วนที่ 2: คำถามเกี่ยวกับความรู้ของผู้ปกครองที่มีต่อการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

2.1 ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

2.1.1 คุณหาข้อมูลความรู้เกี่ยวกับการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กจากแหล่งใดบ้าง เพราะเหตุใด

2.1.2 หลังจากการคลอด คุณได้รับข้อมูลหรือคำแนะนำอะไรบ้างจากโรงพยาบาลเกี่ยวกับการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

2.1.3 คุณคิดว่าเมื่อใดที่เด็กควรจะต้องใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

2.1.4 คุณคิดว่าเมื่อใดที่เด็กจะสามารถนั่งเบาะรถยนต์ปกติได้โดยไม่ต้องมีเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

2.1.5 คุณคิดว่าตำแหน่งในการติดตั้งเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กที่ปลอดภัยมากที่สุดควรเป็นอย่างไร เพราะเหตุใด

2.1.6 คุณรู้สึกอย่างไร หากเด็กนั่งในตำแหน่งที่มีถุงลมนิรภัย (Airbag)

2.1.7 คุณรู้สึกอย่างไร หากเด็กไม่ได้ใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กเมื่อมีคนนั่งอยู่ข้าง ๆ

2.1.8 ช่วยอธิบายถึง ISOFIX เท่าที่คุณทราบ

2.2 ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายบังคับใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

2.2.1 ช่วยอธิบายถึงกฎหมายบังคับใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กในประเทศไทยเท่าที่คุณทราบ

ส่วนที่ 3: คำถามเกี่ยวกับทัศนคติของผู้ปกครองที่มีต่อการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

3.1 ทัศนคติทั่วไปเกี่ยวกับการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

3.1.1 คุณมีความคิดเห็นอย่างไรเกี่ยวกับการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

3.2 ทศนคติเกี่ยวกับกฎหมายบังคับใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

- 3.2.1 คุณมีความคิดเห็นอย่างไรเกี่ยวกับกฎหมายบังคับใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก
- 3.2.2 การออกกฎหมายบังคับใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กมีผลกระทบอะไรบ้างต่อคุณ
- 3.2.3 คุณมีข้อสงสัยหรือข้อเสนอแนะอะไรบ้างเกี่ยวกับการบังคับใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

ส่วนที่ 4: คำถามเกี่ยวกับประสบการณ์ของผู้ปกครองที่มีต่อเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

4.1 วิธีการเลือกซื้อและความพึงพอใจต่อเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

- 4.1.1 ช่วยเล่าถึงวิธีการเลือกซื้อและระดับความพึงพอใจต่อเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

4.2 พฤติกรรมการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

- 4.2.1 ช่วยเล่าให้ฟังถึงพฤติกรรมในการใช้งานเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

4.3 ประสบการณ์ต่อการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

- 4.3.1 ช่วยเล่าให้ฟังถึงข้อดีจากการใช้งานเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก
- 4.3.2 ช่วยเล่าให้ฟังถึงปัญหาในการใช้งานเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก และมีวิธีการแก้ปัญหาอย่างไร
- 4.3.3 หากคุณมีประสบการณ์ ช่วยเล่าถึงอุบัติเหตุที่เหตุขณะที่มีเด็กโดยสารร่วมเดินทางด้วย

ส่วนที่ 5: ข้อเสนอแนะหรือความคิดเห็นเพิ่มเติมเกี่ยวกับการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

- 5.1 คุณคิดว่าจะทำให้เกิดการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กเพิ่มขึ้นได้อย่างไร
- 5.2 คุณมีข้อเสนอแนะหรือความคิดเห็นเพิ่มเติมอะไรบ้างเกี่ยวกับการใช้เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

ภาคผนวก ข

ตารางที่ 24 แสดงรหัสของแบรนด์เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก

รหัส	แบรนด์เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก
Brand01	แบรนด์เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กสัญชาติญี่ปุ่น
Brand02	แบรนด์เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กสัญชาติยุโรป
Brand03	แบรนด์เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กสัญชาติไทย
Brand04	แบรนด์เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กสัญชาติญี่ปุ่น
Brand05	แบรนด์เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กสัญชาติยุโรป
Brand06	แบรนด์เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กสัญชาติไทย
Brand07	แบรนด์ตัวแทนจำหน่ายเบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก
Brand08	แบรนด์เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กสัญชาติยุโรป
Brand09	แบรนด์ร้านขายสินค้าแม่และเด็ก
Brand10	แบรนด์เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กสัญชาติยุโรป
Brand11	แบรนด์เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็ก
Brand12	แบรนด์เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กสัญชาติยุโรป
Brand13	แบรนด์เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กสัญชาติญี่ปุ่น
Brand14	แบรนด์เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กสัญชาติยุโรป
Brand15	แบรนด์เบาะนั่งนิรภัยสำหรับเด็กสัญชาติยุโรป