

ปัจจัยในการขับขี่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์:
กรณีศึกษานักเรียนสถานศึกษาอาชีวศึกษา จังหวัดสระบุรี
Driving Factors Causing Accidents from Using Motorbikes:
A Case Study of Vocational Education Institution Students, Saraburi

เนตรนภา สร้อยแก้ว¹ และ พรกช สิริสุวัฒน์^{1*}

Natenapar Soykaew¹ and Porakoch Sirisuwan^{1*}

¹ภาควิชาวิศวกรรมอุตสาหกรรม คณะวิศวกรรมศาสตร์

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี

¹Industrial Engineering Faculty of Engineering,

Rajamangala University of Technology Thanyaburi

*Corresponding author: porakoch.s@en.rmutt.ac.th

Received: March 22, 2020

Revised: July 11, 2020

Accepted: July 17, 2020

บทคัดย่อ

การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยในการขับขี่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ และหาความสัมพันธ์ระหว่าง ลักษณะส่วนบุคคลกับปัจจัยเสริมสร้างความปลอดภัยในการลดการเกิดอุบัติเหตุ (3E) ภายในวิทยาลัยฯ โดยกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ คือ นักเรียนระดับชั้นประกาศนียบัตรวิชาชีพ วิทยาลัยสารพัดช่าง จำนวน 76 คน (โดยเก็บข้อมูล ณ วันที่ 10 มิถุนายน 2562 ซึ่งเหตุผลที่เก็บเพียงระดับชั้นประกาศนียบัตรวิชาชีพเนื่องจากนักเรียนออกฝึกประสบการณ์วิชาชีพในสถานประกอบการ) และใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการวิจัย ซึ่งสถิติในการศึกษาค้นคว้านี้ได้แก่ จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และทดสอบสมมติฐานด้วย การวิเคราะห์ความถดถอย และสหสัมพันธ์ ผลการศึกษาพบว่า (1) ปัจจัยในการขับขี่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ กรณีศึกษาของนักเรียน ส่วนใหญ่เกิดจากพฤติกรรมในการขับขี่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ และ (2) เมื่อศึกษาลักษณะส่วนบุคคล พบว่า นักเรียนมีปัจจัยส่วนบุคคลได้แก่ ปัจจัยระดับชั้นที่กำลังศึกษา ประสบการณ์การขับขี่ในการใช้รถจักรยานยนต์ สภาพรถจักรยานยนต์ ดัดแปลง และระยะเวลาได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ มีสัมพันธ์กับ ปัจจัยในการขับขี่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ และปัจจัยเสริมสร้างความปลอดภัยในการลดการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ (3E) ภายในวิทยาลัยฯ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

คำสำคัญ: ปัจจัยในการขับขี่, อุบัติเหตุ, การใช้รถจักรยานยนต์, ปัจจัยเสริมสร้างความปลอดภัย

Abstract

The purpose of this study was to study the factors of driving that cause motorcycle accidents and to study the relationship between personal characteristics of driving factors that cause accidents from driving a motorcycle as well as safety-enhancing factors for reducing 3E motorcycle accidents within the college. The sample group used in this study was 76 students at the vocational certificate level of this Polytechnic by using questionnaires as a research tool (Data was collected on 10 June 2019, which is the reason for collecting only the vocational certificate level students because other students were having practice vocational experience in the workplace). The statistical parameters which were used as representative of this study were number, percentage, average, standard deviation. The results of the study revealed that; (1) the driving factors that cause the students to have motorcycle accidents are mostly due to the driving behavior, and (2) when studying personal characteristics, it was found that students' personal factors were grade level factors, length of "study experience" in driving a motorcycle, modified motorcycle conditions, and the period of obtaining a motorcycle driver's license in relationship with driving factors that cause motorcycles accidents as well safety enhancing factors to reduce motorcycle accidents (3E) within the college, with a statistically significance level of .05

Keywords: driving factors, accident using, motorcycles, security enhancing factors



บทนำ

ในปัจจุบัน การคมนาคมมีความสำคัญต่อการดำเนินชีวิตประจำวันเป็นอย่างมากโดยเฉพาะอย่างยิ่งการคมนาคมทางบก เนื่องจากสามารถเดินทางได้อย่างรวดเร็ว สะดวก ค่าใช้จ่ายน้อยกว่าทางน้ำหรือทางอากาศ ซึ่งประชาชนนิยมใช้มากที่สุด แต่ในขณะนี้การคมนาคมขนส่ง ทางบกกำลังประสบกับปัญหาการจราจรติดขัด ไม่คล่องตัว และนับวันจะทวีความรุนแรงมากขึ้นเป็นลำดับ

อุบัติเหตุบนท้องถนนของประชากรไทยนั้นสืบเนื่องมาจากการพัฒนาการคมนาคมขนส่งทางบกอย่างรวดเร็ว เริ่มตั้งแต่ปี พ.ศ 2504 เป็นต้นมา ปริมาณถนนที่เพิ่มมากขึ้น ส่งผลให้จำนวนผู้ใช้รถใช้ถนนก็เพิ่มจำนวนมากขึ้นด้วย สิ่งที่เกิดขึ้นตามมาก็คือ การเกิดอุบัติเหตุการจราจร ซึ่งเป็นสาเหตุของปัญหาจราจรที่มีความสำคัญมาก เนื่องจากเมื่อเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนใน ช่องทางจราจร รถคันที่เกิดอุบัติเหตุจะต้องจอดกีดขวางการจราจร กว่าเจ้าหน้าที่

ตำรวจจะมาทำการตรวจ ณ ที่เกิดเหตุและสั่งให้ทำการเคลื่อนย้ายรถได้ ทำให้การเคลื่อนตัวของรถคันอื่นในถนนต้องชะลอความเร็วหรือต้องหยุดลง และจากปัญหาการจราจรซึ่งติดขัดขณะนี้ ทำให้ผู้คนสนใจหันมาใช้รถจักรยานยนต์กันอย่างแพร่หลาย เนื่องมาจากเป็นรถที่มีความคล่องตัวสูงสามารถขับขี่ไปตามถนนได้อย่างรวดเร็ว แม้ในสภาพที่การจราจรที่ติดขัด รถจักรยานยนต์ก็สามารถขับผ่านไปมาได้ หาที่จอดง่าย ประหยัดน้ำมันเชื้อเพลิง อีกทั้งเป็นรถที่มีราคา ปานกลาง สามารถหาซื้อได้ง่าย โดยใช้เงินจำนวนไม่มากนักในการนำซื้อในลักษณะ ผ่อนดาวน์ การบำรุงรักษาสะดวก ทำให้ความนิยมใช้รถจักรยานยนต์ และจำนวนรถจักรยานยนต์เพิ่มมากขึ้นทุกปี

จากสถิติจำนวนรถที่จดทะเบียนใหม่ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์และล้อเลื่อน จากกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ส่วนภูมิภาค ปี 2558-2562 จังหวัดสระบุรี โดยฝ่ายสถิติการขนส่ง กองวิชาการและวางแผน กรมการขนส่ง

ทางบก พบว่า ในปี พ.ศ. 2558 มีจำนวนรถจักรยานยนต์จดทะเบียนใหม่จำนวน 1,815,000 คัน และในปี พ.ศ. 2562 มีจำนวนรถจักรยานยนต์จดทะเบียนใหม่ เป็นจำนวน 1,299,258 คัน (The Transport Statistics Division work plans. The Department of transport, 2019) ซึ่งเนื่องจากรถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย และไม่สามารถที่จะป้องกันอันตรายที่จะเกิดขึ้นกับส่วนต่าง ๆ ของร่างกายผู้ขับขี่ หรือผู้โดยสารได้ จึงมีอัตราเสี่ยงสูงต่อการบาดเจ็บสาหัสหรือเสียชีวิต จากอุบัติเหตุเมื่อเทียบกับรถอื่น ๆ ทั่วไป จากสถิติ

ประเภทรถที่เกิดอุบัติเหตุ 5 ลำดับแรกของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ปีพ.ศ. 2562 พบว่า รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุเป็นอันดับหนึ่ง สาเหตุส่วนใหญ่ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ ต้มแล้วขับ ขับรถเร็วเกินกำหนด ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร และขับร้ย้อนศร จึงต้องทำการนำหลักปัจจัยเสริมสร้างความปลอดภัย (3E) มาเป็นหลักการป้องกันอุบัติเหตุและเสริมสร้างความปลอดภัยให้มีประสิทธิภาพ เพื่อให้นักเรียน

ตาราง 1

ประเภทของรถที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยที่สุด 5 อันดับ

ที่	ประเภทของรถ	ข้อมูลวันที่ 17 เมษายน 2562	ข้อมูลวันที่ 17 เมษายน 2561	เพิ่มขึ้น/ ลดลง	2562 สถิติสะสม (11-17 เมษายน 2562)	2561 สถิติสะสม (11-17 เมษายน 2561)	เพิ่มขึ้น/ ลดลง
1	รถจักรยานยนต์	323,063	239,865	+34.69 %	2,314,531	1,892,461	+22.30 %
2	รถปิคอัพ	249,558	194,651	+28.21 %	1,799,778	1,510,203	+19.17 %
3	รถเก๋ง	212,677	160,979	+32.11 %	1,507,965	1,216,721	+23.94 %
4	SUV/PPV	33,297	20,743	+60.52 %	217,951	147,200	+48.06 %
5	รถตู้	33,863	24,719	+36.99 %	221,562	198,684	+11.51 %

ที่มา: ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน ณ วันที่ 17 เมษายน 2562

Note. From “Factors driving causing an accident from Using Motorbikes: A case study of Vocational Education Institution Students Saraburi” by Road Safety Center, 2019, retrieved from <http://www.roadsafetythailand.com/>.

จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์บริษัท กลางคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถ จำกัด ปี พ.ศ. 2558-2562 ของข้อมูลจากจังหวัดสระบุรี พบว่ามี

ผู้ได้รับบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์จำนวน 18,614 คน และเสียชีวิต 720 คน รวมเป็น 19,334 คน (ณ วันที่ 15 กันยายน 2562 Road Accident Victims Protection Co.,Ltd., 2019) ซึ่งโดยส่วนใหญ่พบว่า เป็นเพศชายและช่วงอายุที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ กลุ่มอายุ 15-24 ปี มีสัดส่วนถึงร้อยละ 15.18 ของทุกกลุ่มอายุ

คนในกลุ่มนี้จะเป็นวัยที่รักสนุก คึกคะนอง และชอบขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็ว เมื่อเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มักได้รับความรุนแรง ทำให้เกิดความพิการแขนขา สมองหรือเสียชีวิต ไม่สามารถเรียนหนังสือได้ตามปกติและทำให้เกิดปัญหาสังคมและเศรษฐกิจตามมา ทำให้ประเทศชาติต้องสูญเสียทรัพยากรอันมีค่าและกำลังอันสำคัญของประเทศในอนาคตและ กลุ่มวัยรุ่นยังมีค่านิยมบางอย่างเกี่ยวกับการใช้รถจักรยานยนต์ ปัญหาและอุบัติเหตุจราจรส่งผลทำให้ประเทศชาติต้องสูญเสียงบประมาณ และทรัพยากร

บุคคล โดยเฉพาะในกลุ่มอายุ 15-24 ปี เพราะเป็นกลุ่มที่กำลังศึกษาเล่าเรียน และวัยแรงงานที่เป็นกำลังของประเทศชาติในอนาคต

จากสภาพปัญหาต่าง ๆ ดังกล่าวและจากการค้นคว้างานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการประสบอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาปัจจัยในการขับขี่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์กรณีศึกษา นักเรียน สถานศึกษาอาชีวศึกษา จังหวัดสระบุรี ซึ่งเป็นกลุ่มตัวอย่างที่อยู่ในช่วงอายุระหว่าง 15-19 ปี ที่มีสถิติการบาดเจ็บเนื่องจากการขับขี่รถจักรยานยนต์สูงสุด และเป็นกลุ่มตัวอย่างที่กำลังจะก้าวไปเป็นกลุ่มทรัพยากรที่จะพัฒนาประเทศชาติ จากสถิติข้อมูลวิทยาลัยสารพัดช่างสระบุรี การประสบอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในปี พ.ศ. 2560 ของวิทยาลัยสารพัดช่างสระบุรี พบว่ามีนักเรียนเสียชีวิตจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 2 คน และบาดเจ็บ จำนวน 3 คน (ข้อมูล ณ วันที่ 8 สิงหาคม 2560 งานสวัสดิการนักเรียน นักศึกษาวิทยาลัยสารพัดช่างสระบุรี) ในปี พ.ศ. 2561 มีนักเรียนที่ได้รับบาดเจ็บ จำนวน 1 คน (ข้อมูล ณ วันที่ 1 พฤษภาคม 2562 Student Welfare Office, Saraburi Polytechnic College, 2018) และในปี พ.ศ. 2562 มีนักเรียนที่ได้รับบาดเจ็บ จำนวน 7 คน (ข้อมูล ณ วันที่ 21 กุมภาพันธ์ 2562 Student Welfare Section, Saraburi Polytechnic College, 2019) โดยจำนวนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มาวิทยาลัย 76 คน จากจำนวนนักเรียนที่มีทั้งหมด 144 คน (ข้อมูล ณ วันที่ 10 มิถุนายน 2562 Registration Section, Saraburi Polytechnic College, 2019) โดยเป็นนักเรียนเพศชายทั้งสิ้น ระดับชั้นประกาศนียบัตรวิชาชีพ ชั้นปีที่ 1 และ ชั้นปีที่ 2 ยกเว้นชั้นปีที่ 3 เนื่องจากนักเรียนออกฝึกประสบการณ์วิชาชีพในสถานประกอบการ

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษา ปัจจัยในการขับขี่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ กรณีศึกษา นักเรียน สถานศึกษาอาชีวศึกษา จังหวัดสระบุรี
2. เพื่อศึกษา ความสัมพันธ์ระหว่าง ลักษณะส่วนบุคคล ปัจจัยในการขับขี่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจาก

การใช้รถจักรยานยนต์ ปัจจัยเสริมสร้างความปลอดภัยในการลดการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ 3E ภายในวิทยาลัยฯ จากการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนกลุ่มตัวอย่าง

บททวนวรรณกรรม

พฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

จากการศึกษาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ได้แก่ ด้านบุคคลด้านยานพาหนะ ด้านถนนและสภาพแวดล้อม ล้วนก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งชีวิตและทรัพย์สินเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยส่วนใหญ่แล้วร้อยละ 50 ของสถิติอุบัติเหตุจราจรจะเป็นการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากพฤติกรรมดื่มแล้วขับ ขับรถด้วยความเร็วสูง ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร (Road Safety Center, 2019) และจากการไม่สวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ทำให้เกิดความรุนแรงเพิ่มขึ้นจนเสียชีวิต

ปัจจุบันในประเทศไทยได้มีการประชุมทั้งภาครัฐ ภาคเอกชน และภาคประชาชนเพื่อแก้ปัญหาเร่งด่วนที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ 5 เรื่อง ได้แก่ ดื่มแล้วขับ ขับรถเร็วเกินกำหนด ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร ฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร และขับร้ย้อนศร โดยเจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวง มีเป้าหมายวัดที่ชัดเจน เพื่อมุ่งลดการบาดเจ็บและตายให้ได้อีก ร้อยละ 20 โดยใช้ยุทธศาสตร์ในการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ 5 ด้าน ได้แก่ ยุทธศาสตร์ ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ด้านการให้ความรู้ประชาสัมพันธ์และการมีส่วนร่วม ด้านวิศวกรรมจราจร ด้านการแพทย์ฉุกเฉินและด้านการวิจัย ประเมินผลและพัฒนาาระบบสารสนเทศ ซึ่งยุทธศาสตร์ทั้งหมดจะต้องทำอย่างจริงจังและต่อเนื่องจึงจะเกิดผลสำเร็จ (Ministry of Public Health, 2019)

จึงสามารถสรุปได้ว่า พฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย เป็นพฤติกรรมที่ระมัดระวัง เพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุ เช่น การสำรวจตัวเองในด้านความพร้อมของจิตใจ การตรวจสอบสภาพรถก่อนออกเดินทาง และต้องปฏิบัติตามกฎจราจรขณะขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการเดินทางของผู้ขับขี่คนเดินเท้าที่สัญจรไปมาอย่างสูงสุด

แนวคิดเกี่ยวกับปัจจัยเสริมสร้างความปลอดภัย 3E

หลักการ 3E คือหลักการป้องกันอุบัติเหตุและเสริมสร้างความปลอดภัยให้มีประสิทธิภาพสูงสุด กล่าวคือ มีเครื่องป้องกันอันตรายอย่างเหมาะสม ดังนั้นนอกจากเราจะต้องฝึกอบรมแนะนำประชาชนถึง วิธีขับขีรถจักรยานยนต์ นั้น เจ้าหน้าที่ต้องคอยชี้แนะให้เห็นอันตรายที่จะเกิดขึ้น หากไม่ใช้อุปกรณ์ป้องกันในการใช้งาน นอกจากนั้นจะต้องถูกลงโทษ ซึ่งการป้องกันอุบัติเหตุที่ดีจะต้องเริ่มจากหลักการ 3E ของการป้องกันอุบัติเหตุที่ยึดถือกันมานานแล้ว คือ Engineering, Education และ Enforcement โดยวิศวกรจะต้องศึกษา และการออกแบบเครื่องป้องกันดังกล่าว ในกรณีนี้ คือ หมวกกันน็อก จะต้องผ่านกรรมวิธีการผลิต อุณหภูมิ ความร้อน แสงสว่าง เสียงดัง ต่าง ๆ เพื่อให้ใช้งานได้ดีตามสภาพการใช้งานที่เกิดขึ้นจริง ปัจจุบันผลิตภัณฑ์ป้องกันความปลอดภัยนั้น มีกรรมวิธีการผลิตใหม่ ๆ เกิดขึ้นมากมาย โดยปกติแล้ววิศวกรโดยทั่วไปมักยึดถือความปลอดภัย เป็นส่วนสำคัญของ ซึ่งส่วนใหญ่จะพยายามกำจัดโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุอันตรายให้หมดไปหรือเหลือน้อยที่สุด เพราะไม่ต้องการให้เกิดความสูญเสียขึ้นทั้งในชีวิตและทรัพย์สิน แม้จะเป็น จริตตามนั้น แต่มักมีคำตำหนิตั้งจากสื่อมวลชนและผู้เกี่ยวข้องอยู่เสมอ ๆ ว่า วิศวกรให้ความสำคัญในเรื่องความปลอดภัยน้อยกว่าที่ควรหรือการออกแบบของวิศวกรมักจะมองข้ามความปลอดภัย

สรุปได้ว่า หลักการ 3E คือ ปัจจัยที่จะทำให้ผู้ทำงานได้อย่างปลอดภัย เพื่อให้เกิดความสำนึกและหลีกเลี่ยงการทำงานที่ไม่ถูกต้องหรือเป็นอันตราย

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

Khengwa (2010, pp. 79-80) การศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้คือนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี 400 คน โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการศึกษาและสถิติที่ใช้ในการทดสอบครั้งนี้ได้แก่ สถิติ จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน T-test, Anova และ Correlation ผลการศึกษาพบว่า (1) ความรู้ด้านความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์โดยภาพรวมของนักศึกษา

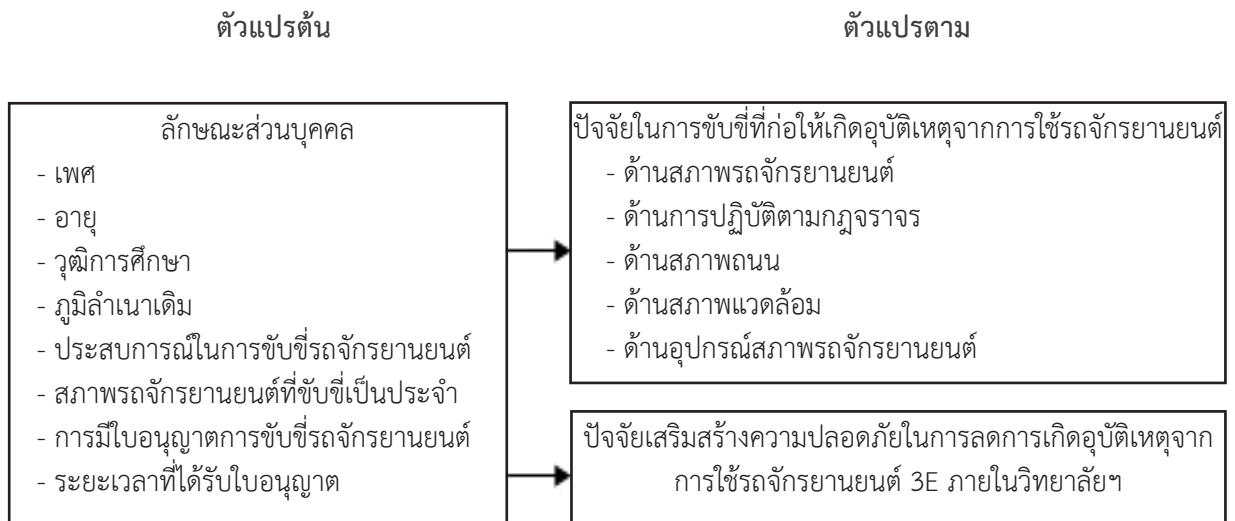
มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรีอยู่ในระดับปานกลาง (2) ทักษะด้านความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี จำแนกตามรายข้อ มีทัศนคติอยู่ในระดับปานกลางถึงดี ภาพรวมของทัศนคติด้านความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาอยู่ในระดับดี (3) พฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี จำแนกตามรายข้อ มีทัศนคติอยู่ในระดับดีถึงปานกลาง ภาพรวมของพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาอยู่ในระดับปานกลาง (4) นักศึกษาที่มีเพศ การมีใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์ การสวมหมวกนิรภัย ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุต่างกัน มีพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ ไม่แตกต่างกัน (5) นักศึกษาที่มีชั้นปี คณะ ระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การทำผิดกฎหมายต่างกัน มีพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (6) ความรู้ด้านความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (7) ทักษะด้านความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

Saengkæw (2003) ศึกษาความรู้ ทักษะและพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับอุดมศึกษาในจังหวัดลำปาง กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ คือ นักศึกษาระดับอุดมศึกษาในจังหวัดลำปาง 400 คน โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการศึกษาและสถิติที่ใช้ในการทดสอบครั้งนี้ได้แก่ สถิติ จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และ Correlation พบว่า นักศึกษามีความรู้เกี่ยวกับการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยอยู่ในระดับปานกลาง ทักษะและพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยอยู่ในระดับถูกต้องมาก ความรู้เกี่ยวกับการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย และทัศนคติเกี่ยวกับการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย มีความสัมพันธ์ทางบวกกับความรู้และพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ตัวพยากรณ์ที่ดีในการทำนายพฤติกรรม

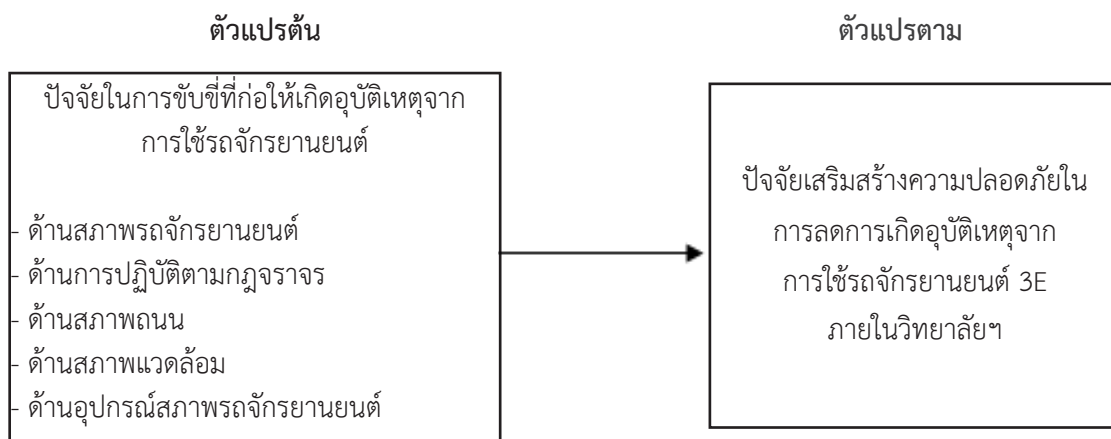
การขับรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ได้แก่ เพศ การสวมหมวกนิรภัยขณะขับรถจักรยานยนต์ ทักษะคติเกี่ยวกับการขับรถจักรยานยนต์ การเคยถูกตำรวจเรียกไปตักเตือน

ขณะประสบอุบัติเหตุสวมหมวกนิรภัย และความรู้เกี่ยวกับการขับรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยตามลำดับ

กรอบแนวคิดในการวิจัย



แบบจำลองที่ 1



แบบจำลองที่ 2

สมมติฐานการวิจัย

สมมติฐานที่ 1 ลักษณะส่วนบุคคลมีผลต่อปัจจัยในการขับขี่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์

สมมติฐานที่ 2 ลักษณะส่วนบุคคลมีผลต่อปัจจัยเสริมสร้างความปลอดภัยในการลดการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ 3E

สมมติฐานที่ 3 วิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยในการขับขี่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ (5 ด้าน) กับปัจจัยเสริมสร้างความปลอดภัยในการลดการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ 3E

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยเรื่อง “ปัจจัยในการขับขี่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ กรณีศึกษา นักเรียน สถานศึกษาอาชีวศึกษา จังหวัดสระบุรี” ผู้วิจัยมีวิธีการศึกษาดังต่อไปนี้

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นนักเรียนระดับชั้นประกาศนียบัตรวิชาชีพวิทยาลัยสารพัดช่างสระบุรี ชั้นปีที่ 1 และชั้นปีที่ 2 ยกเว้นชั้นปีที่ 3 เนื่องจาก นักเรียนออกฝึกประสบการณ์วิชาชีพในสถานประกอบการ โดยมีจำนวนนักเรียนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาวิทยาลัย เป็นจำนวน 76 คน จากจำนวนนักเรียนทั้งหมด 144 คน 5 แผนกวิชา ได้แก่ แผนกวิชายานยนต์ แผนกวิชาไฟฟ้ากำลัง แผนกวิชาคอมพิวเตอร์ธุรกิจ และแผนกวิชาการบัญชี (Registration Section, Saraburi Polytechnic College, 2019)

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษา

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเครื่องมือที่ผู้วิจัยใช้สำหรับการศึกษาคือแบบสอบถามซึ่งผู้วิจัยได้ดำเนินการสร้างแบบสอบถามตรวจสอบเนื้อหาของคำถามที่อยู่ในแบบสอบถามและหาความเชื่อถือได้ของแบบสอบถามเพื่อ

พิจารณาว่าผู้ตอบแบบสอบถามมีความเข้าใจต่อคำถามในแบบสอบถามตรงกัน และเนื้อหาครบถ้วนที่จะใช้สอบถามครั้งนี้ และมีเนื้อหาครบถ้วน และองค์ประกอบของแบบสอบถามการศึกษาการวิจัยครั้งนี้ใช้แบบสอบถามที่มีโครงสร้างแน่นอน (structure-undisguised questionnaire) ซึ่งถูกสร้างขึ้นจากการทบทวนวรรณกรรม และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยเป็นแบบสอบถามปลายปิด (close-ended questionnaire) ในการเก็บข้อมูล แบ่งออกเป็น 3 ตอนดังนี้

ตอนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลส่วนบุคคลอันได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ภูมิลำเนา ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ สภาพรถจักรยานยนต์ที่ขับขี่เป็นประจำ การมีใบอนุญาตการขับขี่รถจักรยานยนต์ ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์มาเป็นเวลากี่ปี เป็นต้น จำนวน 8 ข้อ แบบสอบถามเป็นลักษณะรูปแบบของ check list

ตอนที่ 2 แบบสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยในการขับขี่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ และด้านอุปกรณ์สภาพสภาพรถจักรยานยนต์ ได้แก่ ด้านสภาพรถจักรยานยนต์ด้านสภาพรถจักรยานยนต์ ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร ด้านสภาพถนน ด้านสภาพแวดล้อมด้านอุปกรณ์สภาพรถจักรยานยนต์ ด้านสภาพรถจักรยานยนต์ ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจรด้านสภาพถนน ด้านสภาพแวดล้อม จำนวน 61 ข้อ แบบสอบถามเป็นลักษณะรูปแบบของ check list

ตอนที่ 3 แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยเสริมสร้างความปลอดภัยในการลดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ 3E ภายในวิทยาลัยฯ ได้แก่ ด้านวิศวกรรมศาสตร์ การศึกษา และออกกฎข้อบังคับ จำนวน 25 ข้อ เป็นแบบแบบสอบถามเป็นลักษณะรูปแบบของ check list

การวิเคราะห์หาค่าดัชนีความสอดคล้องของผู้เชี่ยวชาญผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามให้ผู้ทรงคุณวุฒิ ตรวจสอบจำนวน 3 ท่าน พบว่าการวิเคราะห์ค่า IOC ปัจจัยในการขับขี่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์: กรณีศึกษา นักเรียน สถานศึกษาอาชีวศึกษา จังหวัดสระบุรี ค่า IOC=0.838 สามารถใช้แบบสอบถามได้

การวิเคราะห์ความเชื่อมั่นของแบบสอบถามปัจจัยในการขับขี่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์: กรณีศึกษา นักเรียน สถานศึกษาอาชีวศึกษา จังหวัดสระบุรี พบว่า ข้อคำถาม 94 ข้อ ได้ค่า Alpha>.90

การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูล มีขั้นตอน ดังนี้

1. ทำหนังสือแจ้งถึงผู้อำนวยการวิทยาลัยสารพัดช่างสระบุรีเพื่อขอความอนุเคราะห์ในการจัดเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง

2. ผู้วิจัยดำเนินการประสานงานกับครูผู้รับผิดชอบเกี่ยวกับการดูแลนักเรียนที่นำรถจักรยานยนต์มาโรงเรียนทุกวันเพื่อนัดหมายวันเวลาในการเข้าไปเก็บข้อมูล

3. ผู้วิจัยทำการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเองโดยเข้าไปเก็บข้อมูลบริเวณหน้าสถานศึกษาอาชีวศึกษาจังหวัดสระบุรี ที่มีสภาพถนนที่นักเรียนใช้ในการสัญจรกันเป็นประจำ โดยเลือกนักเรียนที่ใช้รถจักรยานยนต์ที่ดัดแปลงเพื่อนำผลมาอธิบายถึงวัตถุประสงค์ในการทำวิจัย

4. เก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 76 ชุด ตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบสอบถาม

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

1. ทำการวิเคราะห์ ข้อมูลลักษณะส่วนบุคคล และปัจจัยเสริมสร้างความปลอดภัยในการลดการเกิดอุบัติเหตุ จากการใช้รถจักรยานยนต์ 3E ของแบบสอบถาม เป็นแบบตรวจสอบรายการ Check list ค่าสถิติพื้นฐานที่ใช้ได้แก่ ค่าร้อยละ ความถี่

2. วิเคราะห์ปัจจัยในการขับขี่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ ลักษณะของแบบสอบถามเป็นแบบประมาณค่า (rating scale) 5 ระดับ ค่าสถิติพื้นฐานที่ใช้ได้แก่ ค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD)

3. วิเคราะห์การหาความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะส่วนบุคคล กับปัจจัยในการขับขี่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ วิเคราะห์โดยใช้โปรแกรม Minitab 16 T-test, F-test (One-Way Anova)

4. วิเคราะห์การหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยในการขับขี่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ กับปัจจัยเสริมสร้างความปลอดภัยในการลดการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ 3E วิเคราะห์โดยใช้โปรแกรม Minitab 16 หาความถดถอยและสหสัมพันธ์

ผลการวิจัย

จากการวิจัยเรื่องปัจจัยในการขับขี่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์: กรณีศึกษา นักเรียน สถานศึกษาอาชีวศึกษา จังหวัดสระบุรี ผู้วิจัยได้ทำการวิจัยโดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

1. ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ เป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 100.00 มีอายุ 15-20 ปี คิดเป็นร้อยละ 56.58 กำลังศึกษาอยู่ระดับ ปวช.1 คิดเป็นร้อยละ 56.89 มีภูมิลำเนาเดิมอยู่ต่างจังหวัด คิดเป็นร้อยละ 96.05 มีประสบการณ์การขับขี่ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 2-3 ปี คิดเป็นร้อยละ 52.63 สภาพรถจักรยานยนต์ของ ท่านที่ขับขี่ในปัจจุบันมีการดัดแปลง คิดเป็นร้อยละ 71.05 ทุกคนมี ใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ และได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ต่ำกว่า 1 ปี คิดเป็นร้อยละ 72.37

2. ปัจจัยในการขับขี่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ และด้านอุปกรณ์สภาพรถจักรยานยนต์ ของนักเรียนระดับชั้นประกาศนียบัตรวิชาชีพ วิทยาลัยสารพัดช่างสระบุรี

ด้านสภาพรถจักรยานยนต์ พฤติกรรมเชิงบวก ส่วนใหญ่ปฏิบัติเกือบทุกครั้ง และปฏิบัติทุกครั้ง โดยประเด็นที่ส่วนใหญ่ปฏิบัติทุกครั้ง คือ ตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ ก่อนขับขี่ ในเรื่องระดับน้ำมันรถ ส่วนพฤติกรรมเชิงลบ ส่วนใหญ่มีพฤติกรรม ปฏิบัตินาน ๆ ครั้ง และไม่เคยปฏิบัติเลย โดยประเด็นที่ส่วนใหญ่ปฏิบัตินาน ๆ ครั้ง คือ ปรับแต่งเครื่องยนต์เพราะสามารถเร่งเครื่องให้เร็วได้ดังใจ

ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร พฤติกรรมเชิงบวก ส่วนใหญ่ปฏิบัติเกือบทุกครั้ง และปฏิบัติทุกครั้ง โดยประเด็นที่ส่วนใหญ่ปฏิบัติทุกครั้ง คือ ให้สัญญาณไฟ เมื่อต้องการขับรถแซงรถคันหน้า และหลีกเลี่ยงการตีมือของมีนเมา ก่อนขับขึ้นรถจักรยานยนต์ ส่วนพฤติกรรมเชิงลบ ส่วนใหญ่มีพฤติกรรม ไม่เคยปฏิบัติเลย และปฏิบัตินาน ๆ ครั้ง โดยประเด็นที่ส่วนใหญ่ไม่เคยปฏิบัติเลย คือ เร่งเครื่องรถจักรยานยนต์เมื่อเห็นไฟจราจรสีเหลือง

ด้านสภาพถนน พฤติกรรมเชิงบวก ส่วนใหญ่ปฏิบัติเกือบทุกครั้ง และปฏิบัติทุกครั้ง โดยประเด็นที่ส่วนใหญ่ปฏิบัติทุกครั้ง คือ ตำแหน่งของสัญญาณไฟกระพริบ มีความเหมาะสมและมองเห็นได้ชัดเจน ส่วนพฤติกรรมเชิงลบ ส่วนใหญ่มีพฤติกรรม ปฏิบัติบางครั้ง และปฏิบัตินาน ๆ ครั้ง โดยประเด็นที่ส่วนใหญ่ไม่เคยปฏิบัติเลย คือ อุปกรณ์เตือนภัยไม่ทำงาน หรือชำรุด

ด้านสภาพแวดล้อม พฤติกรรมเชิงบวก ส่วนใหญ่ปฏิบัติเกือบทุกครั้ง และปฏิบัติทุกครั้ง โดยประเด็นที่ส่วนใหญ่ปฏิบัติทุกครั้ง ส่วนพฤติกรรมเชิงลบ ส่วนใหญ่มีพฤติกรรม ไม่เคยปฏิบัติเลย และปฏิบัตินาน ๆ ครั้ง โดยประเด็นที่ส่วนใหญ่ไม่เคยปฏิบัติเลย คือ ฝนตกทำให้ถนนลื่น ด้านอุปกรณ์สภาพรถจักรยานยนต์ ลักษณะการใช้งานอุปกรณ์สภาพรถจักรยานยนต์โดยส่วนใหญ่ใช้ได้

3. ระดับการปฏิบัติ

ด้านสภาพรถจักรยานยนต์ ของนักเรียนระดับชั้นประกาศนียบัตรวิชาชีพ วิทยาลัยสารพัดช่างสระบุรี โดยรวม อยู่ในระดับดีมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ โดยเรียงค่าเฉลี่ยจากค่ามากไปหาน้อย 3 ลำดับแรก คือ เรื่องตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ก่อนขับขึ้น ในเรื่องระดับน้ำมันรถ มีระดับปฏิบัติสูงสุด รองลงมา คือ ตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ก่อนขับขึ้น ในเรื่องกระจกมองหลัง และตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ก่อนขับขึ้นในเรื่องสัญญาณไฟท้าย ตามลำดับ

ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร ของนักเรียนระดับชั้นประกาศนียบัตรวิชาชีพ วิทยาลัยสารพัดช่างสระบุรี โดยรวม อยู่ในระดับดีมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ โดยเรียงค่าเฉลี่ยจากค่ามากไปหาน้อย 3 ลำดับแรก คือ ให้สัญญาณไฟ เมื่อต้องการขับรถแซงรถคันหน้า มีระดับปฏิบัติสูงสุด รองลงมา คือ ชะลอความเร็วลงเมื่อเห็นคน

ข้ามถนน และให้สัญญาณก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร ตามลำดับ

ด้านสภาพถนน ของนักเรียนระดับชั้นประกาศนียบัตรวิชาชีพ วิทยาลัยสารพัดช่างสระบุรี โดยรวม อยู่ในระดับดีมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ โดยเรียงค่าเฉลี่ยจากค่ามากไปหาน้อย 3 ลำดับแรก คือ เรื่องตำแหน่งของสัญญาณไฟกระพริบมีความเหมาะสม และมองเห็นได้ชัดเจน มีระดับปฏิบัติสูงสุด รองลงมา คือ ป้ายบอกทิศทางชัดเจนไม่สับสน และขนาดตัวอักษรของป้ายจราจรมองเห็นได้ชัดเจน ตามลำดับ

ด้านสภาพถนน ของนักเรียนระดับชั้นประกาศนียบัตรวิชาชีพ วิทยาลัยสารพัดช่างสระบุรี โดยรวม อยู่ในระดับดีมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ โดยเรียงค่าเฉลี่ยจากค่ามากไปหาน้อย 3 ลำดับแรก คือ เรื่องระดับแสงสว่างเพียงพอ มีระดับปฏิบัติสูงสุด รองลงมา คือ ฝนตกทำให้ถนนลื่น และช่วงเวลากลางคืนหรือช่วงเช้ามืดทำให้การมองเห็นไม่ชัดเจน ตามลำดับ

4. ปัจจัยเสริมสร้างความปลอดภัยในการลดการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ 3E ภายในวิทยาลัยฯ พบว่า โดยส่วนใหญ่ มีปัจจัยเสริมสร้างความปลอดภัยในการทำงานทั้ง 3 ด้าน คือ ด้านวิศวกรรมศาสตร์ ด้านการศึกษา และด้านออกกฎข้อบังคับ

5. ทดสอบสมมติฐาน

ความสัมพันธ์ลักษณะส่วนบุคคลกับปัจจัยในการขับขึ้นที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ พบว่า ลักษณะส่วนบุคคล ที่มีความสัมพันธ์กับปัจจัยในการขับขึ้นที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ ได้แก่ ระดับชั้นที่กำลังศึกษา ประสบการณ์การณ์ในการขับขึ้นรถจักรยานยนต์สภาพรถจักรยานยนต์ดัดแปลง และระยะเวลาได้รับใบอนุญาตขับขึ้นรถจักรยานยนต์

ความสัมพันธ์ระหว่างลักษณะส่วนบุคคลกับปัจจัยเสริมสร้างความปลอดภัยในการลดการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ 3E ภายในวิทยาลัยฯ พบว่า ลักษณะส่วนบุคคล ที่มีความสัมพันธ์กับปัจจัยเสริมสร้างความปลอดภัยในการลดการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ 3E ภายในวิทยาลัยฯ ได้แก่ ด้านวิศวกรรมศาสตร์ และด้านออกกฎข้อบังคับ ส่วนด้านการศึกษา ไม่มีผลกับลักษณะส่วนบุคคล

ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยในการขับขี่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ จากการใช้รถจักรยานยนต์กับ ปัจจัยเสริมสร้างความปลอดภัยในการลดการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ 3E โดยรวม ไม่มีความสัมพันธ์ และปัจจัยในการขับขี่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ ไม่สามารถทำนายปัจจัยเสริมสร้างความปลอดภัยในการลดการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ 3E

อภิปรายผลการวิจัย

จากการวิจัยเรื่องปัจจัยในการขับขี่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์: กรณีศึกษา นักเรียนสถานศึกษาอาชีวศึกษา จังหวัดสระบุรี ผู้วิจัยได้ทำการอภิปรายผลการวิจัยโดยมีรายละเอียด ดังนี้

1. นักเรียน สถานศึกษาอาชีวศึกษาส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อายุ 15-20 ปี ศึกษาอยู่ระดับชั้น ปวช.1 ภูมิลำเนาอยู่ต่างจังหวัด มีประสบการณ์การฝึกในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 2-3 ปี สภาพรถมีการดัดแปลง และมีใบอนุญาตขับขี่ต่ำกว่า 1 ปี สอดคล้องกับ Banlunara (1996) ศึกษาเรื่อง การสำรวจวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ปี 2539 พบว่า ผู้ขับขี่ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ได้รับใบอนุญาตขับขี่ 1-3 ปี

2. ปัจจัยในการขับขี่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์และด้านอุปกรณ์สภาพรถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับชั้นประกาศนียบัตรวิชาชีพ วิทยาลัยสารพัดช่างสระบุรี โดยรวมอยู่ในระดับดีมาก สอดคล้องกับงานวิจัยของ Khengwa (2010, pp. 79-80) การศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี ผลการศึกษา พบว่าทัศนคติด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี จำแนกตามรายช้อมีทัศนคติอยู่ในระดับปานกลางถึงดี ภาพรวมของทัศนคติด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาอยู่ในระดับดีและพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี จำแนกตามรายช้อมีทัศนคติอยู่ในระดับดีถึงปานกลาง

3. การปฏิบัติตนในการขับขี่รถจักรยานยนต์ คือ มีการตรวจระดับน้ำมันรถ การให้สัญญาณไฟก่อนแซงรถคันหน้า ดูไฟกระพริบบนถนน และเลือกใช้ถนนที่มี

แสดงไฟเพียงพอ สอดคล้องกับ Sukprasert (2008) ได้ทำการศึกษาเรื่อง การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายของอำเภอประโคนชัยจังหวัดบุรีรัมย์ พบว่า นักเรียนรับรู้ความเสี่ยงโดยการประเมินอันตรายก่อนแซงรถตามกฎจราจร

4. ปัจจัยเสริมสร้างความปลอดภัยในการลดการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ 3E ภายในวิทยาลัยฯ พบว่า โดยส่วนใหญ่ มีปัจจัยเสริมสร้างความปลอดภัยในการทำงานทั้ง 3 ด้าน คือ ด้านวิศวกรรมศาสตร์ ด้านการศึกษา และด้านออกกฎหมายข้อบังคับ สอดคล้องกับ Sukprasert (2008) ได้ทำการศึกษาเรื่อง การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเพื่อการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายของอำเภอประโคนชัยจังหวัดบุรีรัมย์ พบว่า นักเรียนทราบและศึกษาในเรื่องกฎหมายข้อบังคับ

5. ลักษณะส่วนบุคคลมีความสัมพันธ์กับปัจจัยในการขับขี่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ ในด้านอุปกรณ์สภาพรถจักรยานยนต์เรื่องของระยะเวลาที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของ Thongrueang (2005) ศึกษา ความคิดเห็นของวัยรุ่นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดตรัง พบว่า เพศ ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ระยะเวลาที่ได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ พฤติกรรมของวัยรุ่นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจรและเครื่องหมายจราจร และด้านการปฏิบัติตามข้อห้ามว่าด้วยการใช้สารกระตุ้นร่างกายไม่มีความสัมพันธ์กับความคิดเห็นของผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์ที่มีต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

6. ลักษณะส่วนบุคคลมีความสัมพันธ์กับปัจจัยเสริมสร้างความปลอดภัยในการลดการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ 3E ภายในวิทยาลัยฯ ในด้านวิศวกรรมศาสตร์ และการออกกฎหมายข้อบังคับ ไม่สอดคล้องกับงานวิจัยของ Saengkæw (2003) ศึกษาความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรมการขับรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับอุดมศึกษาในจังหวัดลำปาง พบว่า ความรู้เกี่ยวกับการขับรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการขับอย่างปลอดภัย และทัศนคติเกี่ยวกับ

การขับถ่ายอย่างปลอดภัยมีความสัมพันธ์ทางบวกกับความรู้ และพฤติกรรมการขับถ่ายอย่างปลอดภัย ตัวพยากรณ์ที่ดี ในการทำนายพฤติกรรมการขับถ่ายจรัยานยนต์อย่าง ปลอดภัย ได้แก่ เพศ การสวมหมวกนิรภัยขณะขับรถ จักรยานยนต์

7. ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยในการขับขี่ที่ก่อให้เกิด อุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์กับ ปัจจัยเสริมสร้างความ ปลอดภัยในการลดการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถ จักรยานยนต์ 3E โดยรวม ไม่มีความสัมพันธ์ สอดคล้องกับ Tepyot (2553) ศึกษาวิจัยเรื่อง แนวทางการปฏิบัติตาม กฎจราจรของผู้ขับขี่รถโดยสารขนาดเล็ก ในเขตเทศบาล นครขอนแก่นพบว่า การขับขี่ชนส่งไม่มีความสัมพันธ์กับ การปฏิบัติตามกฎจราจร

สรุป

จากผลการศึกษาสรุปได้ว่านักเรียนส่วนใหญ่ เป็นเพศชาย อายุ 15-20 ปี กำลังศึกษาอยู่ระดับ ปวช.1 มีประสบการณ์ในการขับขี่ซึ่งมีการตรวจสอบสภาพรถ จักรยานยนต์ทุกครั้ง ไม่ว่าจะเป็น น้ำมัน กระจกมองหลัง หรือไฟท้าย และปฏิบัติตามกฎจราจรเสมอ เช่น การให้ สัญญาณไฟเมื่อต้องการขับรถแซงรถคันหน้า อีกทั้งยังพบว่า ลักษณะส่วนบุคคลมีความสัมพันธ์กับปัจจัยในการขับขี่ที่ ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ และปัจจัย เสริมสร้างความปลอดภัยในการลดการเกิดอุบัติเหตุจาก การใช้รถจักรยานยนต์ 3E ภายในวิทยาลัยฯ

ข้อเสนอแนะจากการศึกษา

จากการวิจัยเรื่องปัจจัยในการขับขี่ที่ก่อให้เกิด อุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์: กรณีศึกษา นักเรียน สถานศึกษาอาชีวศึกษา จังหวัดสระบุรี ผู้วิจัยได้ให้ข้อเสนอ เน้นจากผลการวิจัย ดังนี้

1. นำไปใช้ในการกำหนดนโยบายและวางแผน การให้ความรู้ การรณรงค์และป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ

จราจรของนักเรียนระดับชั้นประกาศนียบัตรวิชาชีพ วิทยาลัยสารพัดช่างสระบุรี

2. ควรสร้างจิตสำนึกปรับเปลี่ยนลักษณะนิสัย ของนักเรียนระดับชั้นประกาศนียบัตรวิชาชีพ วิทยาลัย สารพัดช่างสระบุรีให้มีความตระหนักถึงอันตรายจาก การเกิดอุบัติเหตุให้มากขึ้น

3. ดำเนินโครงการตรวจสอบสภาพของรถจักรยานยนต์ ของนักเรียน อย่างน้อย 1 ครั้งต่อปีเพื่อให้มั่นใจว่านักเรียน ขับรถจักรยานยนต์ที่ไม่ชำรุด อยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน และรณรงค์สร้างความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับการดัดแปลง หรือปรับแต่งรถจักรยานยนต์ ซึ่งส่งผลให้เกิดความเสี่ยงต่อ การเกิดอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น

ข้อเสนอแนะในการศึกษาครั้งต่อไป

1. ศึกษาปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เชนงวิเคราะห โดยใชรูปแบบการวิจัยศึกษาไปข้างหน้า (prospective study) โดยศึกษาในระยะเวลาเริ่มต้นแต่นักเรียนเขาศึกษาในวิทยาลัยสารพัดช่างสระบุรีจนสำเร็จ การศึกษา

2. ควรขยายขอบเขตการศึกษาไปยังกลุ่มสถานศึกษา อื่น ๆ เช่น กรณีศึกษานักเรียนวิทยาลัยสารพัดช่างสระบุรี แทนสถานบันอาชีวศึกษาสระบุรีเพื่อ เปรียบเทียบพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยและหาปัจจัยที่มี ความสัมพันธ์ต่อการการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย เพื่อใช้เป็นแนวทางในการส่งเสริมพฤติกรรมการขับขี่รถ จักรยานยนต์ที่ ปลอดภัยให้มีประสิทธิภาพต่อไป

3. ควรมีการศึกษาปัจจัยในการขับขี่ที่ก่อให้เกิด อุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ ในเชิงคุณภาพ ด้วย การสัมภาษณ์แบบเจาะลึก เพื่อให้ทราบถึงวิธีการขับขี่รถ จักรยานยนต์ที่ปลอดภัยปัญหาอุปสรรคและหาแนวทาง การแก้ไขเพื่อให้ได้ข้อมูลไปใช้เป็นแนวทางในการขับขี่รถ จักรยานยนต์ที่ปลอดภัย



References

- Banlunara, W. (1996). *Survey of motorcycle accident data analysis 1996*. Bangkok: Victor Power Point. (in Thai)
- Feyen, J. H., Elford, P., Di Padova, F. E., & Trechsel, U. (1989). Interleukin-6 is produced by bone and modulated by Parathyroid hormone. *Journal of Bone and Mineral Research*, 4(4), 633-638. doi: 10.1002/jbmr.5650040422.
- Khengwa, K. (2010). *Safety behavior of motorcyclists of students Phetchaburi Rajabhat University* (Master's thesis). Ramkhamhaeng University, Bangkok. (in Thai)
- Ministry of Public Health. (2019). *Automotive safety standards*. Retrieved from <https://www.moph.go.th/>. (in Thai)
- Office of the Road Accident Victims Protection Company Limited. (2019). *Number of injured persons and died Information as of 15 September 2019: Office of the Road Accident Victims Protection Company Limited* (Report research). Bangkok: Office of the Road Accident Victims Protection Company Limited. (in Thai)
- Road Safety Director Center. (2019). *Traffic sign*. Retrieved from <http://www.roadsafetythailand.com/>. (in Thai)
- Sangkaew, P. (2003). *Knowledge, attitude and behavior of motorcyclists of students higher education in Lampang*. Lampang: Lampang Rajabhat University.
- Saraburi Polytechnic College Registration. (2019). *Student information as of 10 June 2019: Saraburi Polytechnic College* (Report research). Saraburi: Saraburi Polytechnic College. (in Thai)
- Student welfare work Saraburi Polytechnic College Students. (2018). *Number of injured persons and died information as of 1 May 2018: Saraburi Polytechnic College* (Report research). Saraburi: Saraburi Polytechnic College. (in Thai)
- Student welfare work Saraburi Polytechnic College Students. (2019). *Number of injured persons And died Information as of 21 February 2019: Saraburi Polytechnic College* (Report research). Saraburi: Saraburi Polytechnic College. (in Thai)
- Sukprasert, M. (2008). *Behavior modification for preventing motorcycle accidents in upper secondary school students in Prakhonchai District, Buriram Province* (Master's thesis). Maha Sarakham University, Maha Sarakham. (in Thai)
- Tepytot, J. (2010). *Traffic regulations for small bus drivers in Khon Kaen municipality* (Master's thesis). Khon Kaen University. Khon Kaen. (in Thai)
- Thongrueang, P. (2548). *The opinions of teenage motorcyclists towards accidents Traffic in Mueang District, Trang Province* (Report research). Bangkok: Kasetsart University. (in Thai)
- Transport Statistics Group, Planning Division, Department of Land Transport. (2019). *Number information Vehicles that have been injured and died information as of 15 September 2019: Department of Land Transportation* (Report research). Bangkok: Department of Land Transportation. (in Thai)

