

ปัจจัยที่มีผลต่อจิตสำนึกความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิต

นักศึกษาปริญญาตรี สาขาสาธารณสุขศาสตร์

Motorcycle Riding Safety Awareness among Undergraduate Public Health Students

กิตติ โพธิ์เย็น*, สิงหา จันทน์ขาว, อนันต์ มลารัตน์

ภาควิชาสุขศึกษา คณะพลศึกษา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ นครนายก 26120

Kitti Phoyen*, Singha Chankhaw, Anan Malarat

Department of Health Education, Faculty of Physical Education, Srinakharinwirot University,

Nakhon Nayok 26120

*Corresponding authors, e-mail : kkphoyen@gmail.com

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาภาคตัดขวาง มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาจิตสำนึกความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์และเปรียบเทียบปัจจัยส่วนบุคคลที่ส่งผลต่อจิตสำนึกความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ กลุ่มตัวอย่างเป็นนิสิตนักศึกษาระดับปริญญาตรี สาขาสาธารณสุขศาสตร์ในเขตภาคกลาง มีจำนวน 399 คน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถาม 2 ส่วน ได้แก่ ข้อมูลทั่วไป และจิตสำนึกความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีค่าดัชนีความสอดคล้องของข้อคำถามกับวัตถุประสงค์ เท่ากับ 0.80-1.00 มีค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค 0.95 ทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยจิตสำนึกความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยส่วนบุคคลต่างกันโดยใช้สถิติ one way, two way และ three way ANOVA ผลการวิจัยพบว่า ภาพรวมจิตสำนึกความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับปานกลาง ($M = 3.31$, $S.D. = 0.78$) ด้านที่มีคะแนนเฉลี่ยมากที่สุด 3 อันดับ ได้แก่ ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจรในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างเคร่งครัด ($M = 4.73$, $S.D. = 0.53$) ด้านผู้ขับขี่ต้องเตรียมตัวและสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้พร้อมก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ ($M = 4.70$, $S.D. = 0.58$) และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องมีใบอนุญาตขับขี่และพกพาทุกครั้ง ($M = 4.58$, $S.D. = 0.82$) ปัจจัยส่วนบุคคลที่ส่งผลให้มีจิตสำนึกความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$) ได้แก่ เพศ ความถี่ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อสัปดาห์ และการเคยได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ เพื่อนำผลการวิจัยไปใช้ในการสร้างและพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมเพื่อเสริมสร้างจิตสำนึกความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

คำสำคัญ: จิตสำนึกความปลอดภัย การขับขี่รถจักรยานยนต์ นิสิตนักศึกษาสาขาสาธารณสุขศาสตร์

Abstract

The purpose of this cross-sectional research was to study motorcycle riding safety awareness and to compare personal factors that affected motorcycle riding safety awareness. The samples were students of undergraduate public health students in the central region. There were 399 samples. The research instrument was a questionnaire with 2 parts: personal factors and motorcycle riding safety awareness. The questionnaire had the index of Item Objective Congruence (IOC) between 0.80 - 1.00 and Cronbach's Alpha Coefficient of 0.95. The test for differences in motorcycle riding safety awareness between samples who had different personal factors using one-way, two-way and three-way ANOVA. The results revealed that the overall motorcycle riding safety awareness was at a medium level ($M = 3.31$, $S.D. = 0.78$) and 3 items that had the highest score were 1) to follow the traffic rules strictly ($M = 4.73$, $S.D. = 0.53$), 2) wear personal protective equipment for the motorcycle riding ($M = 4.70$, $S.D. = 0.58$) and 3) had the driving's license ($M = 4.58$, $S.D. = 0.82$). Factors that significantly affected the motorcycle riding safety awareness ($p\text{-value} < 0.05$) were as follows: gender, frequency of the motorcycle riding, and experience accident from the motorcycle riding. This study to improve the training curriculum for the development of a training curriculum and enhancing the motorcycle riding safety consciousness.

Keywords: safety awareness, motorcycle riding, undergraduate public health students

บทนำ

อุบัติเหตุจากการจราจรเป็นสาเหตุที่ก่อให้เกิดความสูญเสียแก่ชีวิต สุขภาพและทรัพย์สินของบุคคลและมีแนวโน้มที่สูงขึ้นตามการพัฒนาของเทคโนโลยีการขนส่งจนกลายเป็นปัญหาเศรษฐกิจและสังคมในหลายประเทศ จากรายงานการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินในประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก พบว่าแต่ละปีมีอัตราผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนทั่วโลกสูงขึ้นเป็น 1.35 ล้านคน มีผู้ได้รับบาดเจ็บประมาณ 50 ล้านคน หรือเฉลี่ยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนประมาณวันละ 3,700 คน มีผู้ได้รับบาดเจ็บประมาณวันละ 30,000 คน สัดส่วนผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุบนท้องถนนทั่วโลก เสียชีวิตจากรถยนต์มากที่สุด ร้อยละ 29.00 รองลงมา คือ รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 28.00 อุบัติเหตุบนท้องถนนที่มีการเสียชีวิตมากที่สุดในช่วงวัยเด็กและวัยรุ่น อายุระหว่าง 5-29 ปี องค์การอนามัยโลกคาดการณ์ว่า พ.ศ. 2573 หากแต่ละประเทศไม่มีมาตรการที่ดีพอในการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนจะมีจำนวนผู้เสียชีวิตทั่วโลกเพิ่มขึ้นอย่างมาก เฉลี่ยปีละ 2.4 ล้านคน⁽¹⁾

องค์การอนามัยโลกได้รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561 ระบุว่าประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงเป็นลำดับ 9 ของโลก ด้วยอัตราการเสียชีวิต 32.70 รายต่อแสนประชากรหรือมีผู้เสียชีวิตปีละ 22,491 คน ทั้งนี้มีสัดส่วนผู้เสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุทางถนนที่เกิดจากรถจักรยานยนต์มากที่สุด ร้อยละ 74.40 สาเหตุเกิดจากการชนกันบนถนนขณะขับขึ้นหรือซ้อนโดยสารรถจักรยานยนต์มีสัดส่วน 3 ใน 4 ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมด ในขณะที่

ประเทศไทยมีประชากร 66 ล้านคน ผู้เสียชีวิตที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ในประเทศไทยจะสูงเป็นลำดับ 1 ของโลก จากสถิติการจดทะเบียนยานพาหนะในประเทศไทยกับกรมการขนส่งทางบก พ.ศ. 2565 พบว่ามีรถจักรยานยนต์มีการจดทะเบียนปริมาณมากที่สุด 22.14 ล้านคัน แต่มีคนที่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์เพียง 13 ล้านคน จึงทำให้รถจักรยานยนต์มีสัดส่วนมากที่สุดถึงร้อยละ 52.66 เมื่อเทียบกับรถจดทะเบียนสะสมประเภทอื่น⁽²⁾

กองยุทธศาสตร์และแผนงาน กระทรวงสาธารณสุข รายงานสถิติการเสียชีวิตของคนไทยจากข้อมูลมรณบัตร พ.ศ. 2565 พบว่า อุบัติเหตุจากการจราจร เป็นสาเหตุที่ทำให้คนไทยเสียชีวิตสูงสุด 3 อันดับแรก ซึ่งมีสาเหตุจากการขับขี่หรือซ้อนโดยสารรถจักรยานยนต์มากที่สุด⁽³⁾ ปัญหาอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ซึ่งมีแนวโน้มสูงขึ้น ส่งผลให้ประเทศไทยต้องสูญเสียงบประมาณและทรัพยากรบุคคล โดยเฉพาะกลุ่มวัยเรียนที่กำลังจะเข้าสู่แรงงานซึ่งเป็นการสำคัญในการพัฒนาประเทศชาติในอนาคต การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในวัยรุ่น ส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 20-24 ปี คิดเป็นร้อยละ 31.70 รองลงมา ได้แก่ กลุ่มอายุระหว่าง 15-19 ปี คิดเป็นร้อยละ 28.90 โดยมีสาเหตุจากพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ของวัยรุ่น ได้แก่ การขับเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด การเมาแล้วขับ การขาดวินัยจราจร ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ความประมาทของผู้ขับขี่ทำให้เกิดการชนระหว่างรถกับรถหรือชนบุคคล ซึ่งเป็นสาเหตุจากบุคคลนอกจากนี้ยังมีสาเหตุจากอุปกรณ์ของรถ สภาพแวดล้อมในขณะที่ขับขี่ ไฟสัญญาณจราจรและป้ายบอกทาง ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนถนนในประเทศไทย⁽⁴⁾

ทฤษฎีมนุษย์ปัจจัย (The human factor theory) ระบุว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จะมีความบกพร่องหรือเกิดความผิดพลาด 3 ประการ ได้แก่ การกระทำของบุคคล การกำกับดูแลและสภาพแวดล้อม การเกิดอุบัติเหตุในกลุ่มวัยรุ่นเกิดจากอารมณ์ในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ทำให้มีการตัดสินใจผิดพลาดและเกิดการกระทำที่บกพร่องเป็นสาเหตุทำให้เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์⁽⁵⁾ การศึกษาพบว่าเจตคติต่อโอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงในการจราจรของผู้ขับขี่ โดยเฉพาะผู้ขับขี่ที่มีเจตคติชอบการขับขี่ฝ่าฝืนกฎจราจร และชอบใช้ความเร็วในการขับขี่จะมีลักษณะการขับขี่ด้วยความใจร้อน ตี๋มเครื่องตี๋มแอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่จึงนำไปสู่พฤติกรรมเสี่ยงและมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร⁽⁶⁾

กลุ่มนิสิตนักศึกษาสาขาสาธารณสุขศาสตร์เป็นผู้ที่เรียนเกี่ยวกับตัวบุคคลและกลุ่มประชากร ทุกหลักสูตรมีวิชาการเรียนการสอนเกี่ยวกับการป้องกันและควบคุมอุบัติเหตุการจราจร จึงควรเป็นผู้มีองค์ความรู้ทางทฤษฎีด้านสาธารณสุขและควรมีการปฏิบัติตามคุณลักษณะของนักสาธารณสุขที่จะต้องมีความปลอดภัยและพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้องเหมาะสมเพื่อสร้างค่านิยมแก่บุคคลอื่นด้านการป้องกันและควบคุมอุบัติเหตุการถนนท้องถนนในสังคม สถาบันอุดมศึกษาในประเทศไทยที่จัดการเรียนการสอนในสาขาสาธารณสุขศาสตร์มีทั้งสถาบันอุดมศึกษาของรัฐ สถาบันอุดมศึกษาเอกชนและสถาบันพระบรมราชชนก กระทรวงสาธารณสุข มีสถาบันที่เปิดสอนในเขตภาคกลาง จำนวน 34 หลักสูตร สถาบันที่เปิดหลักสูตรสาธารณสุขศาสตร์ในเขตภาคกลางส่วนใหญ่ตั้งอยู่ในเขตเมืองมีการจราจรที่คับคั่งและหนาแน่นนิสิตนักศึกษาต้องใช้รถจักรยานยนต์ในการขับขี่หรือซ้อนรถจักรยานยนต์เพื่อการเดินทางเป็นส่วนใหญ่ในชีวิตประจำวัน เนื่องจากยังไม่มีการศึกษาจิตสำนึกความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตนักศึกษาระดับปริญญาตรี สาขาสาธารณสุขศาสตร์ ดังนั้นงานวิจัยนี้จึงมุ่งศึกษาจิตสำนึกความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์และเปรียบเทียบปัจจัยส่วนบุคคลที่ส่งผลต่อจิตสำนึกความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิต

นักศึกษาระดับปริญญาตรี สาขาสาธารณสุขศาสตร์ เพื่อนำผลการวิจัยไปใช้ในการสร้างและพัฒนาหลักสูตรฝึกอบรมเพื่อเสริมสร้างจิตสำนึกความปลอดภัยในการขับซักรถจักรยานยนต์ให้เหมาะสมสำหรับนิสิต นักศึกษา

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาจิตสำนึกความปลอดภัยในการขับซักรถจักรยานยนต์ของนิสิต นักศึกษาระดับปริญญาตรี สาขาสาธารณสุขศาสตร์
2. เพื่อเปรียบเทียบจิตสำนึกความปลอดภัยในการขับซักรถจักรยานยนต์ของนิสิต นักศึกษาระดับปริญญาตรี สาขาสาธารณสุขศาสตร์ที่มีปัจจัยส่วนบุคคลแตกต่างกัน

สมมติฐานการวิจัย

นิสิตนักศึกษาระดับปริญญาตรีสาขาสาธารณสุขศาสตร์ที่มีปัจจัยส่วนบุคคลแตกต่างกัน มีจิตสำนึกความปลอดภัยในการขับซักรถจักรยานยนต์แตกต่าง

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาเชิงสำรวจแบบภาคตัดขวาง (Cross-sectional research) ดำเนินการวิจัยระหว่างเดือนมกราคม ถึง เดือนมีนาคม พ.ศ.2566

ประชากรและตัวอย่าง เป็นนิสิตนักศึกษาระดับปริญญาตรี สาขาสาธารณสุขศาสตร์ สถาบันอุดมศึกษาในเขตภาคกลาง จำนวน 4,451 คน⁽⁷⁾ คำนวณกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรคำนวณกลุ่มตัวอย่างของยามาเน⁽⁸⁾ ได้จำนวน 367 คน และเพิ่มจำนวนตัวอย่าง ร้อยละ 10.00 เพื่อป้องกันการสูญหายของตัวอย่าง รวมกลุ่มตัวอย่าง 404 คน เลือกตัวอย่างโดยการสุ่มแบบชั้นภูมิ (Stratified random sampling) โดยการสุ่มพื้นที่ตั้งของสถาบันการศึกษาก่อน และเลือกกลุ่มตัวอย่างนิสิตนักศึกษาระดับปริญญาตรี สาขาสาธารณสุขศาสตร์ สถาบันอุดมศึกษาของรัฐ เอกชนในเขตภาคกลาง ปีการศึกษา 2565 ที่มีคุณสมบัติในการคัดเข้าศึกษาด้วยการสุ่มอย่างง่าย ผลการเก็บตัวอย่างได้ทั้งหมด 399 ตัวอย่าง การตอบกลับคิดเป็นร้อยละ 98.76 เกินกว่าเกณฑ์ขั้นต่ำ ซึ่งถือว่าเพียงพอกับขนาดของประชากรที่กำหนด

เกณฑ์การคัดเข้า (Inclusion Criteria) มีดังนี้ 1) เป็นนิสิตนักศึกษาระดับปริญญาตรี สาขาสาธารณสุขศาสตร์ สถาบันอุดมศึกษาตั้งอยู่ในเขตภาคกลาง 2) มีอายุตั้งแต่ 17 ปีขึ้นไป 3) เคยใช้หรือใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทาง และ 4) สมัครใจเข้าร่วมการศึกษาในโครงการ

เกณฑ์การคัดออก (Exclusion Criteria) มีดังนี้ 1) ไม่สามารถเข้าร่วมการวิจัยได้ครบถ้วนในการวิจัย และ 2) ขอลออกจากกรเข้าร่วมกระบวนการวิจัย

เครื่องมือการวิจัย เป็นแบบสอบถาม ประกอบด้วย 2 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการขับซักรถจักรยานยนต์ ความถี่ในการขับซักรถจักรยานยนต์ ระยะทางเฉลี่ยในการขับซักรถจักรยานยนต์ ใบอนุญาตขับซักรถจักรยานยนต์ การอบรมหลักสูตรความปลอดภัยในการขับซักรถจักรยานยนต์ การได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่ในรอบระยะเวลา 1 ปี การใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลขณะขับขี่มีจำนวนทั้งสิ้น 10 ข้อ

ตอนที่ 2 จิตสำนึกความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 30 ข้อ ประกอบด้วย 3 ส่วน ได้แก่ ส่วนที่ 1 ด้านผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 20 ข้อ ส่วนที่ 2 ด้านรถจักรยานยนต์ จำนวน 5 ข้อ และส่วนที่ 3 ด้านถนนและสิ่งแวดล้อม จำนวน 5 ข้อ เป็นข้อคำถามแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Interval scale) 5 ระดับ เกณฑ์ให้คะแนนข้อคำถามทางลบ จำนวน 24 ข้อ ได้แก่ น้อยที่สุด=5 น้อย=4 ปานกลาง=3 มาก=2 มากที่สุด=1 ข้อคำถามทางบวก จำนวน 6 ข้อ ได้แก่ มากที่สุด=5 มาก=4 ปานกลาง=3 น้อย=2 น้อยที่สุด=1 แปลผลโดยใช้เกณฑ์การแบ่งระดับคะแนนเฉลี่ยของเบสท์⁽⁹⁾ 3 ระดับ ดังนี้

- 1.00 – 2.33 คะแนน หมายถึง มีจิตสำนึกความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับน้อย
- 2.34 – 3.66 คะแนน หมายถึง มีจิตสำนึกความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับปานกลาง
- 3.67 – 5.00 คะแนน หมายถึง มีจิตสำนึกความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับมาก

คุณภาพของเครื่องมือที่ใช้วิจัย ทำการตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหา (Content validity) โดยผู้เชี่ยวชาญ 5 ท่าน ซึ่งเป็นอาจารย์ผู้เชี่ยวชาญด้านเครื่องมือวัดทางจิตวิทยา ผู้เชี่ยวชาญด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัย ผู้เชี่ยวชาญด้านความปลอดภัยจราจร ผู้เชี่ยวชาญด้านพฤติกรรมสุขภาพและผู้เชี่ยวชาญด้านการวัดและประเมินผล ได้ค่าดัชนีความสอดคล้อง (Index of Item-Objective Congruence; IOC) ระหว่าง 0.80-1.00 ซึ่งมากกว่า 0.50 ทุกข้อคำถาม ทำการปรับปรุงแก้ไขหรือตัดออกตามคำแนะนำของผู้เชี่ยวชาญ แล้วนำไปทดลองใช้ (Try Out) เพื่อตรวจสอบความเชื่อมั่นกับกลุ่มที่มีลักษณะใกล้เคียงกันแต่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่างสถาบันการศึกษาในจังหวัดนครนายก จำนวน 30 คน ได้ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค (Cronbach Alpha Coefficient) เท่ากับ 0.95

การวิเคราะห์ข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูลที่เก็บรวบรวมได้ ดังนี้ 1. สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive statistics) ใช้วิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคลและจิตสำนึกความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้แก่ จำนวน (Frequency) ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation: S.D.) และ 2. สถิติเชิงอนุมาน (Inferential statistics) ใช้วิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างจิตสำนึกความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยส่วนบุคคลแตกต่างกัน ตรวจสอบข้อตกลงเบื้องต้นพบว่ากลุ่มตัวอย่างที่เลือกมา มีการแจกแจงปกติและความแปรปรวนเท่ากัน ใช้สถิติ One way, Two way และ Three way ANOVA

จริยธรรมในการวิจัย ผ่านการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์จากคณะกรรมการจริยธรรมสำหรับพิจารณาโครงการวิจัยที่ทำในมนุษย์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ หมายเลขรับรอง SWUEC/E/G-359/2565 ลงวันที่ 29 สิงหาคม 2565

ผลการวิจัย

1. ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคล พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ร้อยละ 72.43 มีอายุมากกว่า 20 ปี ร้อยละ 52.88 การศึกษาระดับปริญญาตรี ระดับชั้นปี 3 ร้อยละ 34.09 เคยมีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 86.72 ความถี่ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อสัปดาห์ ทุกวัน (7 วัน) ร้อยละ 30.33 ระยะทางเฉลี่ยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อสัปดาห์ น้อยกว่า 5 กิโลเมตร ร้อยละ 30.83 ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 54.64 ในรอบ 1 ปีที่ผ่านมาไม่เคยได้รับการอบรมหลักสูตรความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ร้อยละ 58.40 ในรอบ 1 ปี ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 65.91 และในการขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์เคยใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคล หมวกกันน็อกหรือหมวกนิรภัย ร้อยละ 94.99 (ตารางที่ 1)

2. จิตสำนึกความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่าภาพรวมมีจิตสำนึกความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับปานกลาง ($M=3.31$, $S.D.=0.78$) ส่วนมากที่สุด ร้อยละ 44.86 มีจิตสำนึกความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับมาก (ตารางที่ 2) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่าข้อที่มีคะแนนเฉลี่ยมากที่สุด 3 อันดับ ได้แก่ การปฏิบัติตามกฎจราจรในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างเคร่งครัดเป็นสิ่งที่ผู้ขับขี่ทุกคนต้องปฏิบัติ ($M = 4.73$, $S.D. = 0.53$) ผู้ขับขี่ต้องเตรียมตัวและสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้พร้อมก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ ($M=4.70$, $S.D.=0.58$) และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องมีใบอนุญาตขับขี่และพกพาทุกครั้ง ($M=4.58$, $S.D.=0.82$) ขณะที่ข้อที่มีคะแนนเฉลี่ยน้อยที่สุด 3 อันดับ ได้แก่ การชะลอความเร็วลงเมื่อรถจักรยานยนต์ถึงทางโค้งหรือลูกระนาดจะช่วยลดอุบัติเหตุได้ ($M=1.43$, $S.D.=0.81$) การนำรถไปตรวจเช็คสภาพกับร้านควรทำในกรณีที่รถมีปัญหาเท่านั้น ($M=1.99$, $S.D. = 1.00$) และรถจักรยานยนต์ที่ขับขึ้นถนนที่มีระบบไฟฟ้าส่องสว่างในเวลากลางคืนไม่จำเป็นต้องเปิดไฟหน้า ($M = 2.12$, $S.D. = 1.45$) (ตารางที่ 3)

3. ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างจิตสำนึกความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างที่มีปัจจัยส่วนบุคคลแตกต่างกัน พบว่า กลุ่มที่ตัวอย่างที่มีเพศ ความถี่ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อสัปดาห์ และการเคยได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ที่แตกต่างกันมีระดับจิตสำนึกความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < .001$) (ดังตารางที่ 6 และตารางที่ 8 ตามลำดับ) ปัจจัยส่วนบุคคลด้านเพศ พบว่ากลุ่มตัวอย่างเพศหญิงมีระดับจิตสำนึกความปลอดภัยจิตสำนึกความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างจากเพศอื่นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$) (ดังตารางที่ 7) กลุ่มตัวอย่างที่มีความถี่ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อสัปดาห์ที่ระยะทางน้อยกว่า 5 กิโลเมตร มีระดับจิตสำนึกความปลอดภัยจิตสำนึกความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างจากกลุ่มอื่นอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$) (ดังตารางที่ 9) และกลุ่มตัวอย่างที่ในรอบ 1 ปี เคยได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์มีระดับจิตสำนึกความปลอดภัยจิตสำนึกความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างจากกลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$) (ดังตารางที่ 10)

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคล ($n=399$)

ข้อมูล	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	95	23.81
หญิง	289	72.43
อื่น ๆ	15	3.76
อายุ (ปี)		
น้อยกว่า 18	7	1.75
18	17	4.26
19	55	13.78
20	109	27.32

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคล (n=399) (ต่อ)

ข้อมูล	จำนวน (คน)	ร้อยละ
มากกว่า 20 ชั้นปี	211	52.88
ชั้นปี 1	65	16.29
ชั้นปี 2	90	22.56
ชั้นปี 3	136	34.09
ชั้นปี 4	66	16.54
อื่น ๆ	42	10.53
มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์		
เคย	346	86.72
ไม่เคย	53	13.28
ความถี่ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อสัปดาห์ (n=346)		
1-2 วัน	96	24.06
3-4 วัน	61	15.29
5-6 วัน	68	17.04
ทุกวัน (7 วัน)	121	30.33
ระยะทางเฉลี่ยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อสัปดาห์ (n=346)		
น้อยกว่า 5 กม.	123	30.83
5-10 กม.	117	29.32
11-15 กม.	39	9.77
มากกว่า 15 กม.	67	16.79
มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์		
ไม่มี	218	54.64
มีแล้ว ไม่เกิน 1 ปี	33	8.27
มีแล้ว 1-3 ปี	58	14.54
มีแล้ว มากกว่า 3 ปีขึ้นไป	90	22.56
ในรอบ 1 ปี ได้รับการอบรมหลักสูตรความปลอดภัยการขับขี่ รถจักรยานยนต์		
เคย	166	41.60
ไม่เคย	233	58.40
ในรอบ 1 ปี ได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่หรือโดยสาร รถจักรยานยนต์		
เคย	136	34.09
ไม่เคย	263	65.91

ตารางที่ 1 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคล (n=399) (ต่อ)

ข้อมูล	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ในการขับชี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์เคยใช้อุปกรณ์ป้องกัน		
อันตรายส่วนบุคคลเหล่านี้ (ตอบได้มากกว่า 1 รายการ)		
(n=399)		
หมวกกันน็อกหรือหมวกนิรภัย	379	94.99
สายรัดคาง	131	32.83
เสื้อแจ็กเก็ต	105	26.32
ถุงมือ	38	9.52
กางเกงการ์ด	14	3.51
รองเท้าบูท	11	2.76

ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับจิตสำนึกความปลอดภัยในการขับชี่รถจักรยานยนต์ (n=399)

ระดับจิตสำนึกความปลอดภัยในการขับชี่รถจักรยานยนต์	จำนวน (คน)	ร้อยละ
น้อย	62	15.54
ปานกลาง	158	39.60
มาก	179	44.86
M (S.D.)	3.31 (0.78) คะแนน	
ระดับ	ปานกลาง	

ตารางที่ 3 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับของจิตสำนึกความปลอดภัยในการขับชี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามรายชื่อ (n=399)

จิตสำนึกความปลอดภัยในการขับชี่รถจักรยานยนต์	M	S.D.	ระดับ
ผู้ขับชี่รถจักรยานยนต์			
1. การปฏิบัติตามกฎจราจรในการขับชี่รถจักรยานยนต์อย่างเคร่งครัดเป็นเรื่องที่ผู้ขับชี่ทุกคนต้องปฏิบัติ	4.73	0.53	มาก
2. ผู้ขับชี่ต้องเตรียมตัวและสวมใส่อุปกรณ์ป้องกันอันตรายส่วนบุคคลให้พร้อมก่อนการขับชี่รถจักรยานยนต์	4.70	0.58	มาก
3. ผู้ขับชี่รถจักรยานยนต์ต้องมีใบอนุญาตขับชี่และพกพาทุกครั้ง	4.58	0.82	มาก
4. การเกิดอุบัติเหตุจากการขับชี่รถจักรยานยนต์เป็นเรื่องของโชคชะตาไม่ดี	3.36	1.51	ปานกลาง
5. หากซื้อหมวกนิรภัยทั้งที่ควรเลือกจากความสวยงาม ทันสมัยและถูกใจ	3.08	1.36	ปานกลาง
6. เราควรสวมหมวกนิรภัยก่อนขึ้นที่เมื่อเจอด่านตรวจหรือเจอดำรวจ	3.09	1.55	ปานกลาง
7. การสวมหมวกนิรภัยขณะที่ขับชี่รถจักรยานยนต์ในระยะทางใกล้ ๆ เป็นสิ่งที่ไม่จำเป็น	2.67	1.45	ปานกลาง

ตารางที่ 3 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับของจิตสำนึกความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง
จำแนกตามรายชื่อ (n=399) (ต่อ)

จิตสำนึกความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์	M	S.D.	ระดับ
8. เราควรหลีกเลี่ยงการขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะเมาสุรา เพื่อไม่ให้ถูกตำรวจจับและถูกดำเนินคดี	1.74	1.22	ปานกลาง
9. การขับขี่รถจักรยานยนต์ย้อนศรขณะถนนโล่งไม่มีรถหนาแน่นเพื่อความรวดเร็ว ความสะดวกในการเดินทาง	3.03	1.43	ปานกลาง
10. ควรเร่งความเร็วของรถจักรยานยนต์เพื่อผ่านไปให้ทัน เมื่อเห็นสัญญาณไฟตรง ทางแยกเป็นสีเหลือง	3.32	1.46	ปานกลาง
11. การออกแรงเร่งแซงรถคันอื่น เมื่อเริ่มเห็นสัญญาณไฟสีเขียวให้รถผ่านบริเวณทางแยก เป็นสิ่งที่ควรกระทำ	3.40	1.45	ปานกลาง
12. การชะลอความเร็วลงเมื่อรถจักรยานยนต์ถึงทางโค้ง ลูกธนูจะช่วยลดอุบัติเหตุได้	1.43	0.81	น้อย
13. การใช้มือข้างเดียวเพื่อจับแฮนด์บังคับรถจักรยานยนต์ขณะขับขี่ไม่เป็นอันตราย หาก เรามีความชำนาญและระมัดระวังเพียงพอ	2.80	1.44	ปานกลาง
14. การใช้โทรศัพท์และอุปกรณ์สื่อสารขณะขับขี่รถจักรยานยนต์กระทำได้หากมีความจำเป็น	3.31	1.50	ปานกลาง
15. การจอดรถจักรยานยนต์รอสัญญาณไฟจราจรใกล้ชิดกับรถบรรทุกไม่เห็นอันตรายหากระมัดระวัง	3.21	1.45	ปานกลาง
16. เราไม่จำเป็นต้องชะลอความเร็วหรือหยุดรถจักรยานยนต์หากเราสามารถขับขี่หลบเลี่ยงได้ เมื่อผ่านทางม้าลายที่มีคนเดินข้ามถนน	3.76	1.50	มาก
17. การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่คุ้นเคยกับอุปกรณ์บังคับรถแสดงถึงประสบการณ์และ ความสามารถของเรา	3.07	1.40	ปานกลาง
18. การขับขี่รถจักรยานยนต์บนทางเท้ากระทำได้ในสถานการณ์ที่เราต้องการความเร็ว	3.83	1.52	มาก
19. ขณะว่างนอนหรืออ่อนล้าการขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ถึงที่หมายให้เร็วที่สุด จะช่วย ป้องกันอุบัติเหตุได้	3.66	1.46	ปานกลาง
20. การที่มีผู้นั่งซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์เกิน 1 คน ขณะขับขี่บนถนน ไม่น่าจะเกิดอันตราย	2.43	1.24	ปานกลาง
รถจักรยานยนต์			
21. การนำรถไปซ่อมทันทีเมื่ออุปกรณ์ในรถชำรุดเสียหาย เช่น เบรก ไฟหน้า ไฟเลี้ยวเป็น สิ่งจำเป็น	4.20	0.89	มาก
22. การนำรถไปตรวจเช็คสภาพกับร้าน ควรทำในกรณีที่รถมีปัญหาเท่านั้น	1.99	1.00	น้อย
23. การตรวจเช็คสภาพรถตามระยะทาง ในขณะที่เครื่องยนต์ทำงานได้ปกติเป็นการ สิ้นเปลืองค่าใช้จ่าย ไม่คุ้มค่า	3.09	1.42	ปานกลาง
24. การดัดแปลงสภาพรถจากรูปแบบเดิมที่มาจากโรงงานผลิตเพื่อความสวยงามและ เพิ่มความเร็วของรถเป็นสิ่งที่ทำได้และปลอดภัย	3.83	1.51	มาก

ตารางที่ 3 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับของจิตสำนึกความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามรายชื่อ (n=399) (ต่อ)

จิตสำนึกความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์	M	S.D.	ระดับ
25. การขับขี่รถที่ปรับล้อรถให้เล็กลงและหน้ายางแคบเพื่อความสวยงามไม่เป็นอันตราย หากมีทักษะการขับขี่ที่ดีพอ	3.80	1.52	มาก
ถนนและสิ่งแวดลอม			
26. การขับขี่รถตัดหน้ารถคันอื่นในระยะกระชั้นชิดบริเวณจุดกลับรถ หรือทางแยกเป็น เรื่องที่มีอันตรายน้อย	3.62	1.43	ปานกลาง
27. การเร่งความเร็วรถในขณะที่ฝนตกหนัก จะทำให้ถึงจุดหมายให้เร็วขึ้นและลดความ เสี่ยงต่ออุบัติเหตุ	3.66	1.42	ปานกลาง
28. การขับขี่โดยไม่หยุดรถไปบนถนนที่ติดกับทางรถไฟที่ไม่มีอุปกรณ์กันทางสามารถทำได้ หากไม่มีรถไฟผ่านมา	3.94	1.44	มาก
29. เมื่อเห็นสุนัขเดินอยู่บนถนนข้างหน้าไม่จำเป็นต้องชะลอความเร็วรถมาก เชื่อมั่นว่าเรา สามารถหลบได้	3.95	1.44	มาก
30. รถจักรยานยนต์ที่ขับขึ้นถนนที่มีระบบไฟฟ้าส่องสว่างในเวลากลางคืนไม่จำเป็นต้อง เปิดไฟหน้า	2.12	1.45	น้อย
รวม	3.31	0.78	ปานกลาง

ตารางที่ 4 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียวของจิตสำนึกความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน

ค่าความแปรปรวน	SS	df	MS	F	p-value
ระหว่างกลุ่ม	1.56	1	1.56	2.54	0.11
ภายในกลุ่ม	243.50	397	0.61		

** นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 5 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนสองทางของจิตสำนึกความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างที่มีใบอนุญาตขับขี่และการอบรมหลักสูตรความปลอดภัยต่างกัน

ค่าความแปรปรวน	SS	df	MS	F	p-value
ใบอนุญาต	1.80	3	0.60	0.98	0.40
การอบรม	0.12	1	0.12	0.20	0.65
ใบอนุญาต × การอบรม	1.31	3	0.44	0.72	0.54

** นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 6 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนสามทางของค่าเฉลี่ยจิตสำนึกความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างที่มีเพศ อายุ และชั้นปีต่างกัน

ค่าความแปรปรวน	SS	df	MS	F	p-value
เพศ	7.59	2	3.79	6.93	0.00**
อายุ	4.30	4	1.07	1.96	0.09
ชั้นปี	4.87	4	1.21	2.22	0.06
เพศ * อายุ	6.25	6	1.04	1.90	0.07
เพศ * ชั้นปี	5.31	7	0.75	1.38	0.21
อายุ * ชั้นปี	5.81	10	0.58	1.06	0.39
เพศ * อายุ * ชั้นปี	4.88	6	0.81	1.48	0.18

** นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 7 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยจิตสำนึกความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างเพศต่างกัน

เพศ	ชาย	หญิง	อื่นๆ
ชาย	-	.299	.299
หญิง		-	.598**
อื่นๆ			-

** นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 8 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนสามทางของค่าเฉลี่ยจิตสำนึกความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างที่มีความถี่ในการขับขี่ ระยะทางในการขับขี่ และเคยเกิดอุบัติเหตุต่างกัน

ค่าความแปรปรวน	SS	df	MS	F	p-value
ความถี่	5.98	3	1.99	4.05	0.01**
ระยะทาง	0.30	3	.10	0.20	0.89
เคยเกิดอุบัติเหตุ	3.21	1	3.21	6.52	0.01**
ความถี่ * ระยะทาง	9.61	8	1.20	2.44	0.01**
ความถี่ * เคยเกิดอุบัติเหตุ	0.36	3	.12	0.25	0.86
ระยะทาง * เคยเกิดอุบัติเหตุ	0.52	3	.17	0.35	0.79
ความถี่ * ระยะทาง * เคยเกิดอุบัติเหตุ	2.94	7	.42	0.85	0.54

** นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 9 ผลการเปรียบเทียบรายคู่ของปฏิสัมพันธ์ระหว่างค่าเฉลี่ยจิตสำนึกความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างที่มีความถี่ในการขับขี่และระยะทางในการขับขี่ต่างกัน

ระยะทาง	ความถี่ (วัน)	1-2	3-4	5-6	ทุกวัน
< 5 กม.	1-2	-	.029	.272	.644
	3-4		-	.301	.615
	5-6			-	.916
	ทุกวัน				-
5-10 กม.	1-2	-	.196	.421	.424
	3-4		-	.226	.225
	5-6			-	.003
	ทุกวัน				-
11-15 กม.	1-2	-	.758	.733	.720
	3-4		-	.357	.329
	5-6			-	.267
	ทุกวัน				-
> 15 กม.	1-2	-	N/A	N/A	N/A
	3-4		-	.169	.272
	5-6			-	.441
	ทุกวัน				-

** นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 10 ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยจิตสำนึกความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างการเคยได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ต่างกัน

การเกิดอุบัติเหตุ	ไม่เคย	เคย
ไม่เคย	-	.328**
เคย		-

** นัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

สรุปและอภิปรายผล

1. กลุ่มตัวอย่างของนิสิต นักศึกษาปริญญาตรี สาขาสาธารณสุขศาสตร์ สถาบันการศึกษาในเขตภาคกลาง มีภาพรวมของจิตสำนึกความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับปานกลาง แต่ส่วนมาก ร้อยละ 44.86 มีจิตสำนึกความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับมาก (ดังตารางที่ 2) สะท้อนว่านิสิตนักศึกษาส่วนใหญ่มีความรู้ เจตคติและการปฏิบัติตนเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ระดับปานกลาง เนื่องจากนิสิตนักศึกษาส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางในชีวิตประจำวันเป็นประจำทำให้มีความเคยชินในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ มีการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามที่ตนเองเคยปฏิบัติมาเพื่อความสะดวกในการเดินทางเป็นการเดินทางไป

กลับระหว่างที่พักและมหาวิทยาลัยหรือข้อผิดพลาดจากรายยานยนต์บนถนนย่อยในบริเวณมหาวิทยาลัยหรือสถาบันการศึกษา ขับขี่ภายในซอย ภายในหมู่บ้านที่มีการจราจรไม่คับคั่งเป็นการขับขี่ในระยะทางใกล้ ๆ ดังนั้นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จึงไม่ค่อยได้ปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น การไม่ชะลอความเร็วลงเมื่อรถจักรยานยนต์ถึงทางโค้งหรือลูกระนาด การนำรถไปตรวจเช็คสภาพกับร้านจะทำในกรณีที่รถมีปัญหาเท่านั้นและรถจักรยานยนต์ที่ขับขี่บนถนนที่มีระบบไฟฟ้าส่องสว่างในเวลากลางคืนจะไม่เปิดไฟหน้ารถ (ดังตารางที่ 3) พบว่าเจตคติของผู้ขับขี่ที่มีผลต่อการป้องกันอุบัติเหตุ เป็นตัวแปรที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาสอดคล้องกับงานวิจัยของจุลจิรา มีพรหมที่พบว่าเจตคติเป็นปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา⁽¹⁰⁾

2. ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศอื่น ความถี่ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อสัปดาห์และในรอบ 1 ปีเคยได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์เป็นปัจจัยที่ส่งผลทำให้กลุ่มตัวอย่างมีระดับคะแนนจิตสำนึกความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 (ดังตารางที่ 6 และ ตารางที่ 8 ตามลำดับ) โดยกลุ่มตัวอย่างที่เป็นเพศอื่นมีความถี่ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อสัปดาห์ 1-2 วัน และในรอบ 1 ปีเคยได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์มีระดับจิตสำนึกความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่ำกว่ากลุ่มอื่นอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ 0.05 (ดังตารางที่ 6 และ ตารางที่ 8 ตามลำดับ) เนื่องจากเพศอื่นซึ่งเป็นเพศทางเลือกช่วงวัยรุ่นมีอารมณ์ เจตคติและพฤติกรรมการขับขี่ด้วยความซื่อสัตย์ ขอบเขตแดนสนุกสนานและเสี่ยงภัยจึงส่งผลต่อจิตสำนึกความปลอดภัยในการขับขี่ซึ่งเจตคติแต่ละบุคคลมีผลต่อพฤติกรรมความเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นอีกด้วย สอดคล้องกับงานวิจัยของกาญจกรรอง สุอังคะ (2559) พบว่าปัจจัยด้านทัศนคติในการขับขี่ของผู้ขับขี่ที่มีอิทธิพลโดยตรงต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ⁽¹¹⁾ ปัจจัยด้านความถี่ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อสัปดาห์ 1-2 วันในระยะทางน้อยกว่า 5 กิโลเมตรมีผลต่อจิตสำนึกความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ตามทฤษฎีความโน้มเอียงให้เกิดอุบัติเหตุอธิบายไว้ว่าเมื่อคนมีการกระทำและอยู่ในสภาพที่ไม่ปลอดภัยจากการขาดทักษะที่ขับขี่รถประจำจะส่งผลให้เกิดความโน้มเอียงในการทำให้เกิดอุบัติเหตุจากภาวะและสภาพไม่คุ้นชินต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ รวมถึงการเคยได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์เนื่องจากผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมขับขี่ที่มีความเสี่ยงก็จะเกิดอุบัติเหตุ เมื่อเกิดอุบัติเหตุแล้วส่วนใหญ่บุคคลเมื่อได้รับอันตรายจากการกระทำของตนเองจากความรู้เท่าไม่ถึงการณ์จะมีการปรับพฤติกรรมในการขับขี่เพื่อที่จะไม่ให้เกิดอันตรายซ้ำอีกเพราะความกลัวการบาดเจ็บ แต่จะมีบุคคลบางกลุ่มแม้จะเคยเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่ก็ยังจะเกิดอุบัติเหตุซ้ำได้อีก เนื่องมาจากมีระดับคะแนนจิตสำนึกความปลอดภัยน้อยกว่าคนส่วนใหญ่จึงมีพฤติกรรมการขับขี่เหมือนเดิมทำให้มีความเสี่ยงและเกิดอุบัติเหตุอย่างต่อเนื่องจากรถจักรยานยนต์ในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์นั้น⁽¹²⁾

ข้อเสนอแนะ

1. ผลการวิจัย พบว่าระดับจิตสำนึกความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตนักศึกษาอยู่ในระดับปานกลาง มีผลต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ควรจัดให้มีการฝึกอบรมหลักสูตรเสริมสร้างจิตสำนึกความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์แก่นิสิตนักศึกษาในสถาบันการศึกษา
2. ควรกำหนดเนื้อหาในหลักสูตรฝึกอบรมเสริมสร้างจิตสำนึกความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ให้นิสิตนักศึกษามีความรู้ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ เน้นทักษะการขับขี่ที่ถูกต้องและพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ความปลอดภัย

กิตติกรรมประกาศ

การศึกษานี้สามารถลุล่วงไปด้วยดีนั้น ต้องขอขอบคุณนิสิต นักศึกษาในระดับปริญญาตรี สาขาสาธารณสุขศาสตร์ สถาบันระดับอุดมศึกษาในเขตภาคกลางที่เสียสละเวลาอันมีค่าในการตอบแบบสอบถามเป็นอย่างดี

เอกสารอ้างอิง

1. World Health Organization. Global status report on road safety 2018 [internet]. [cited 2023 Oct 31]. Available from: <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>
2. World Health Organization. Review of Thailand's status against voluntary global targets for road safety risk factors and service delivery mechanism [internet]. 2020 [cited 2023 Nov 20]. Available from: https://www.who.int/docs/default-source/thailand/roadsafety/thailand-status-against-12-global-road-safety-performance-targets.pdf?sfvrsn=92a24b06_4
3. Ministry of Public Health [Internet]. Nonthaburi: Strategy and Planning Division; 2018. Public Health Statistics A.D.2022 [internet]. 2022 [cited 2023 Nov 23]. Available from: <https://spd.moph.go.th/public-health-statistics/> (in Thai)
4. National Statistics Office, Statistics Data Warehouse System. Road traffic accident statistics [internet]. 2023 [cited 2023 Dec 19]. Available from: http://ittdashboard.nso.go.th/preview.php?id_project=64/ (in Thai)
5. Phuteng S. Safety investigation [internet]. 2023 [cited 2023 Apr 8]. Available from: https://www.roadsafetythai.org/edoc/doc_20200408122436.pdf (in Thai)
6. Iversen H. Risk-taking attitudes and risky driving behaviour. Transp. Res. F: Traffic Psychol. Behav. 2004;7(3):135-50.
7. The Council of Public Health Education Institute of Thailand. Member network The Council of Public Health Education Institute of Thailand [internet]. 2023 [cited 2023 Mar 30]. Available from: <https://cpheit.org/cpheitnetwork/> (in Thai)
8. Yamane T. Statistics: an introductory analysis. 3rd ed. New York: Harper and Row Publications; 1973.
9. Best JW. Research in education. 3rd ed. Englewood Cliffs, New Jersey: Prentice. Hall Inc; 1981.
10. Meephrom J. Factors affecting motorcycle riding accident prevention behavior among students in Kasetsart University Chalermphrakiat Sakon Nakhon Province Campus [thesis]. Sakon Nakhon: Kasetsart University; 2010. (in Thai)
11. Suangkha K. A study of young driver behavior that affect the risk of accidents from the motorcycle [thesis]. Nakhon Ratchasima: Suranaree University of Technology; 2016. (in Thai)
12. Thygeson AL. Safety: concepts and instruction. 2nd ed. New Jersey: Prentice-Hall; 1976.