

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์  
ในประชาชนตำบลวาริชภูมิ อำเภอวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร  
Factors associated with road accident prevention behavior from motorcycle  
driving among people in Waritchaphum subdistrict, Waritchaphum district  
Sakon Nakhon province

ธีรสิทธิ์ แดงน้อย<sup>1\*</sup> ณิรณัฐ วรโธสง<sup>2</sup>

Teerasit Dangnoy<sup>1\*</sup> Neeranute Wontaisong<sup>2</sup>

(Received: May 13, 2025; Revised: August 1, 2025; Accepted: August 14, 2025)

\*Corresponding author: thetopteesit33@gmail.com

บทคัดย่อ

การศึกษาวินิจฉัยเชิงวิเคราะห์แบบภาคตัดขวางนี้ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนและปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของประชาชนตำบลวาริชภูมิ อำเภอวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร กลุ่มตัวอย่างคือประชาชนที่มีอายุ 40 -70 ปี จำนวน 345 คน วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเป็นระบบ เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถาม วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และใช้สถิติเชิงอนุมานวิเคราะห์ความสัมพันธ์โดยใช้ไคสแควร์และสเปียร์แมน ผลการวิจัย พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงร้อยละ 64.35 มีอายุเฉลี่ย 53 ปี (S.D.=8.24) จบการศึกษาระดับประถมศึกษาร้อยละ 36.22 มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่า 10 ปี ร้อยละ 81.16 และมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับสูง ร้อยละ 87.82 ( $\bar{X} = 67.90$ ,  $SD. = 5.59$ ) ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่ อายุ ( $r_s=-0.109$ ,  $p < .05$ ) รายได้ ( $r_s=0.110$ ,  $p < .05$ ) ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ( $r_s=0.199$ ,  $p < .001$ ) และการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน ( $r_s=0.146$ ,  $p < .01$ ) ดังนั้น จึงควรมีการจัดมาตรการช่วยเหลือกลุ่มประชาชนที่มีรายได้น้อย เช่น การแจกหมวกนิรภัยฟรี การรณรงค์ด้านความปลอดภัยโดยเฉพาะกลุ่มเสี่ยงอย่างผู้สูงอายุ

คำสำคัญ: พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ รถจักรยานยนต์ อุบัติเหตุทางถนน

<sup>1</sup>หลักสูตรสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร

<sup>1</sup>Master of Public Health Program, Faculty of Science and Technology, Sakon Nakhon Rajabhat University

<sup>2</sup>สาขาวิชาวิทยาศาสตร์สุขภาพ คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร

<sup>2</sup>Department of Health Sciences, Faculty of Science and Technology, Sakon Nakhon Rajabhat University

## ABSTRACT

This cross-sectional analytical study aimed to investigate road accident prevention behaviors and the factors associated with such behaviors among motorcycle riders in Waritchaphum Subdistrict, Waritchaphum District, Sakon Nakhon Province. The sample consisted of 345 individuals aged between 40 and 70 years. Data were collected using a questionnaire with a content validity index of 0.95 and a reliability coefficient (Cronbach's alpha) of 0.70. Data were analyzed using descriptive statistics such as frequency, percentage, mean, and standard deviation. The inferential statistics included chi-square and Spearman's rank correlation. The results showed that most participants were female (64.35%), with a mean age of 53 years (SD = 8.24). The majority had completed primary education (36.22%) and had more than 10 years of motorcycle riding experience (81.16%). Road accident prevention behaviors were found to be at a high level among participants 87.82% ( $\bar{X}$  = 67.90, SD. = 5.59). Factors significantly associated with road accident prevention behaviors included age ( $r_s$  = -0.109,  $p$  < .05), income ( $r_s$  = 0.110,  $p$  < .05), knowledge of traffic laws ( $r_s$  = 0.199,  $p$  < .001), and perception of road accidents ( $r_s$  = 0.146,  $p$  < .01). Therefore, measures should be implemented to assist low-income groups, such as distributing free helmets and conducting safety campaigns, especially targeting high-risk groups like the elderly.

**Keywords:** Road accident prevention behavior, Motorcycle, Road traffic accidents



## 1. บทนำ

อุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสำคัญที่ก่อให้เกิดความสูญเสียของประเทศมาอย่างต่อเนื่องยาวนาน เพราะการเกิดอุบัติเหตุทางถนนไม่เพียงแต่สร้างความเสียหายต่อทรัพย์สินและสุขภาพของผู้ประสบเหตุเท่านั้น แต่ยังส่งผลกระทบต่อชีวิตและความเป็นอยู่ของครอบครัวผู้ประสบเหตุ การสูญเสียแรงงานที่มีศักยภาพ และเพิ่มภาระให้กับระบบสาธารณสุขในการให้บริการรักษาพยาบาลผู้บาดเจ็บและผู้พิการจากอุบัติเหตุ<sup>(1)</sup> องค์การสหประชาชาติ จึงได้กำหนดเป้าหมายด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) ในเป้าหมายที่ 3.6 ด้านสุขภาพและความเป็นอยู่ที่ดี (Good Health and Well-being) โดยตั้งเป้าหมายที่จะลดอัตราผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนร้อยละ 50 ภายในปี พ.ศ.2573 จากสถิติพบว่า รายงานการบาดเจ็บและสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรมีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะในประเทศกำลังพัฒนา โดยจากฐานข้อมูลประเทศต่างๆ ทั่วโลกในปี 2567 พบว่าอัตราผู้เสียชีวิตบนท้องถนนทั่วโลกสูงถึง 1.19 ล้านคนต่อปี<sup>(2)</sup>

ประเทศไทยแม้ว่าจะมีการดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาอย่างต่อเนื่อง แต่ปัญหาอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนนก็ยังเป็นสาเหตุของการเสียชีวิตลำดับต้นๆ ของประเทศ ซึ่งส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจ สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย (ทีดีอาร์ไอ) ได้คำนวณมูลค่าความสูญเสียจากการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสจากอุบัติเหตุจราจร ในช่วงปี 2554-2556 มูลค่าของอุบัติเหตุเฉลี่ยต่อปีเท่ากับ 545,435 ล้านบาท คิดเป็นร้อยละ 6 ของ GDP<sup>(3)</sup> จากรายงานของศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน (Thailand Road Safety Culture Center) พบว่าในปี 2567 ประเทศไทย มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั่วประเทศจำนวน 14,171 คน บาดเจ็บ 854,866 เป็นเพศชาย ร้อยละ 59.60 เพศหญิง ร้อยละ 40.40 โดยผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่เกิดจากรถจักรยานยนต์มากที่สุด ร้อยละ 91.16 ขณะที่ผู้เสียชีวิตจากรถยนต์ พบเพียงร้อยละ 8.84<sup>(4)</sup> ซึ่งเมื่อพิจารณาถึงสาเหตุของอุบัติเหตุและการขับขี่ยานพาหนะ จากข้อมูลรายงานสาเหตุหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในระบบ CRIMES<sup>(5)</sup>

ที่ใช้ในการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุจราจรของตำรวจ ปี พ.ศ. 2567 พบว่า สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ การขับเร็วเกินกำหนด รองลงมาคือ การขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิดเปลี่ยนเลนกะทันหัน นอกจากนี้ 2 สาเหตุดังกล่าวยังมีสาเหตุอื่น ๆ เช่น การดื่มแอลกอฮอล์แล้วขับ ร่างกายอ่อนเพลีย สาเหตุจากสภาพแวดล้อม เช่น สัญญาณไฟจราจรและป้ายบอกทางไม่ชัดเจน ระบบห้ามล้อและระบบไฟขัดข้อง ข้อมูลดังกล่าวสะท้อนให้เห็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนน คือ ด้านบุคคล พบว่ามีพฤติกรรมเสี่ยง ขาดความตระหนัก ความฉะฉานและความประมาท ปัจจัยด้านยานพาหนะ ได้แก่ การขาดการบำรุงรักษา การดัดแปลงสภาพรถ และปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีความแตกต่างกันในแต่ละบริบทพื้นที่

ข้อมูลจากศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอวาริชภูมิ ในปีงบประมาณ 2567 มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 24 คน คิดเป็นอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนอยู่ที่ 45.68 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายที่สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสกลนคร ซึ่งกำหนดอยู่ที่ 22.5 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน จากการวิเคราะห์รายงานผู้เสียชีวิต พบว่าส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 79.16 อายุเฉลี่ย 41.79 ปี ซึ่งเป็นอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มากที่สุด ร้อยละ 91.66 มีสาเหตุจากการชนกับคูกรณี ร้อยละ 66.66 ขับรถเสียหลักลงข้างทางเอง ไม่มีคูกรณี ร้อยละ 25.00 เมื่อจำแนกผู้เสียชีวิตในตำบลวาริชภูมิ พบว่ามีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุในการขับขีรถจักรยานยนต์ จำนวน 8 ราย เป็นกลุ่มอายุ 40 - 70 ปี ร้อยละ 75 ส่วนใหญ่มีพฤติกรรมการขับขี่ ขับรถเร็ว การไม่สวมหมวกกันน็อก การขับขี่ภายใต้อิทธิพลของแอลกอฮอล์ รวมถึงการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เป็นปัจจัยสำคัญที่เพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ นอกจากนี้ ปัจจัยแวดล้อม เช่น ถนนชำรุด ทางโค้งที่ไม่มีป้ายบอกทางหรือไฟส่องสว่าง และการขาดการบำรุงรักษาจักรยานยนต์ ยังเป็นปัจจัยเสี่ยงที่พบได้บ่อยในพื้นที่<sup>(6)</sup>

จากการทบทวนสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ตำบลวาริชภูมิ พบว่า ยังขาดงานวิจัยที่มุ่งเน้นศึกษาพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุในกลุ่มวัยผู้ใหญ่และผู้สูงอายุ โดยเฉพาะ ทั้งที่กลุ่มประชากรดังกล่าวมีความสำคัญต่อ

บริบทสังคมไทยในปัจจุบัน ซึ่งกำลังก้าวเข้าสู่โครงสร้างประชากรแบบสังคมผู้สูงอายุอย่างชัดเจน โดยสัดส่วนของประชากรวัยเด็กและวัยเรียนมีแนวโน้มลดลง ขณะที่ประชากรวัยผู้ใหญ่อยู่ระหว่าง 40-59 ปี มีสัดส่วนสูงที่สุด และจะเปลี่ยนผ่านเข้าสู่กลุ่มผู้สูงอายุในอนาคต<sup>(7)</sup> ทั้งนี้ กลุ่มดังกล่าวยังคงมีบทบาทในการเดินทางและใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะหลักในชีวิตประจำวัน ซึ่งนำไปสู่ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน

การวิจัยครั้งนี้จึงมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มวัยผู้ใหญ่และผู้สูงอายุ โดยประยุกต์ใช้กรอบแนวคิดแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ (Health Belief Model) ซึ่งพัฒนาโดย Becker และ Maiman<sup>(8)</sup> เพื่ออธิบายและวิเคราะห์พฤติกรรมสุขภาพ โดยเฉพาะพฤติกรรมการป้องกันอันตรายจากอุบัติเหตุจราจร โดยแนวคิดนี้อธิบายว่า พฤติกรรมของบุคคลมีพื้นฐานมาจากความเชื่อที่มีต่อปัญหาสุขภาพ ซึ่งประกอบด้วยองค์ประกอบหลัก ได้แก่ การรับรู้ความรุนแรงของปัญหา การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ประโยชน์จากการป้องกัน การรับรู้อุปสรรค สิ่งกระตุ้นให้เกิดพฤติกรรม และความเชื่อมั่นในความสามารถของตนเอง การนำแนวคิด Health Belief Model มาใช้ในการศึกษาครั้งนี้ จึงเป็นแนวทางที่เหมาะสมและครอบคลุมในการวิเคราะห์พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในมิติด้านบุคคล การรับรู้ และสิ่งแวดล้อม ผลการศึกษาที่ได้จะเป็นข้อมูลเชิงประจักษ์ที่สามารถนำไปใช้ประกอบการวางแผนเชิงนโยบาย พัฒนาแนวทางและมาตรการป้องกันที่มีความเหมาะสม สอดคล้องกับบริบทของประชาชนในกลุ่มวัยผู้ใหญ่และผู้สูงอายุในพื้นที่ อันจะส่งผลต่อการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนและลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุอย่างยั่งยืนในระยะยาว

## 2. วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษานี้เป็นการวิจัยเชิงวิเคราะห์แบบภาคตัดขวาง (Cross-sectional Analytical Study) เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของ

ประชาชนตำบลวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร ดำเนินการวิจัยระหว่างวันที่ 1 มีนาคม 2568 – 30 เมษายน 2568

### 2.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ศึกษา เป็นประชาชนอายุ 40 – 70 ปี จำนวน 6,948 คน<sup>(9)</sup>

กลุ่มตัวอย่างคือประชาชนอายุ 40-70 ปี ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 345 คน ซึ่งได้มาโดยใช้วิธีการคำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่างจากการประมาณค่าสัดส่วนของประชากรที่แน่นอน โดยใช้สูตรการคำนวณขนาดตัวอย่างของ Daniel<sup>(10)</sup> ดังนี้

$$n = \frac{NZ^2_{\alpha/2} P(1-P)}{d^2(N-1)+Z^2_{\alpha/2} P(1-P)}$$

n = ขนาดกลุ่มตัวอย่างที่ใช้ศึกษาในงานวิจัยครั้งนี้

N = ประชากรที่ใช้ในการศึกษา (6,948 คน)

$Z_{\alpha/2}$  = ค่ามาตรฐานใต้โค้งปกติที่ระดับความเชื่อมั่น 95% เท่ากับ 1.96

P = ค่าสัดส่วนระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับมาก ร้อยละ 62.7<sup>(11)</sup>

d = ค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ เท่ากับ 0.05 กำหนดเกณฑ์คัดเข้า คือ

1) เป็นผู้ที่มีอายุ 40 ปี ถึง 70 ปี และอาศัยอยู่ในตำบลวาริชภูมิ อำเภวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร อย่างน้อย 6 เดือน

2) ต้องเป็นผู้ขับขี่ที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นประจำในชีวิตประจำวัน โดยมีการใช้รถจักรยานยนต์ทุกวันหรือ 3 – 6 วันต่อสัปดาห์

3) สามารถเข้าใจภาษาไทยและสามารถตอบแบบสอบถามได้

4) ยินยอมให้ข้อมูลและยินยอมเข้าร่วมการวิจัย

เกณฑ์คัดออก คือ

1) ผู้ที่มีสภาพร่างกายหรือจิตใจไม่พร้อม

2) มีภาวะเจ็บป่วยกะทันหัน ทำให้ไม่สามารถให้ข้อมูลได้

3) ผู้ที่ถอนตัวจากการศึกษาก่อนข้อมูลจะถูกเก็บรวบรวมครบถ้วน

การสุ่มตัวอย่าง ใช้การสุ่มตัวอย่างแบบมีระบบ (Systematic random sampling) ตามสัดส่วนประชากร แต่ละหมู่บ้านดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 ทำการกำหนดขนาดตัวอย่าง ตามสัดส่วนประชากรแต่ละหมู่บ้านในตำบลวาริชภูมิ มีทั้งหมด 20 หมู่ โดยใช้สูตรคำนวณสัดส่วน คือ จำนวนประชากรในหมู่บ้าน คูณด้วยจำนวนขนาดตัวอย่างหารด้วยจำนวนประชากรทั้งหมด

ขั้นตอนที่ 2 การกำหนดช่วงการสุ่ม (Sampling interval)

ขั้นตอนที่ 3 ทำการสุ่มหาตำแหน่งเริ่มต้นของตัวอย่างแรกในแต่ละหมู่บ้านโดยการสุ่มอย่างง่าย (Simple random sampling) เพื่อหาตำแหน่งเริ่มต้นของตัวอย่าง จากนั้นบวกด้วยระยะห่าง (sampling interval) ในการสุ่มตำแหน่งถัดไป ทำตามขั้นตอนนี้จนครบ 20 หมู่บ้าน และมีขนาดตัวอย่างครบ จำนวน 345 คน

## 2.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูลเป็นแบบสอบถาม ที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นมาจากทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง แบ่งออกเป็น 6 ส่วน ได้แก่

**ส่วนที่ 1** ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ประกอบด้วยคำถามเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคล จำนวน 9 ข้อ ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา อาชีพหลัก รายได้ ใบอนุญาตขับขี่ ปัญหาสุขภาพ ประสบการณ์ขับขี่ ลักษณะคำถามเป็นแบบบรรยายรายการ (Check List) และเติมคำ

**ส่วนที่ 2** สภาพรถจักรยานยนต์ ประกอบด้วยคำถามเกี่ยวกับ อายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์ที่ใช้ และสภาพการใช้งานของรถจักรยานยนต์ ซึ่งลักษณะคำถามเป็นแบบเลือกตอบ ดี พอใช้ ไม่ดีหรืออาจเกิดอันตราย

**ส่วนที่ 3** แบบสอบถามปัจจัยด้านสภาพถนนและสิ่งแวดล้อม ที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 10 ข้อ ลักษณะข้อคำถามเป็นชนิดเลือกตอบเพียง 1 คำตอบ ได้แก่ ดี (3 คะแนน) พอใช้ (2 คะแนน) ไม่ดีหรืออาจเกิดอันตราย (1 คะแนน) แปลผลค่าคะแนนออกเป็น 3 ระดับ โดยใช้เกณฑ์ในการแบ่งระดับคะแนนของ Best<sup>(12)</sup> ดังนี้ อยู่ในระดับดี (2.34–3.00

คะแนน) อยู่ในระดับพอใช้ (1.67– 2.33 คะแนน) อยู่ในระดับไม่ดี (1.00–1.66 คะแนน)

**ส่วนที่ 4** แบบสอบถามความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ประกอบด้วยคำถามที่ครอบคลุมประเด็นด้านกฎหมายจราจร การใช้รถจักรยานยนต์ การใช้ทางเดินรถ มารยาทการขับขี่ปลอดภัย สัญญาณไฟ และเครื่องหมายจราจร จำนวน 20 ข้อ ลักษณะข้อคำถามเป็นแบบเลือกตอบเพียง 1 คำตอบ ตอบถูก (1 คะแนน) ตอบผิดหรือไม่แน่ใจ (0 คะแนน) แปลผลคะแนน แบ่งเป็น 3 ระดับ สูง ปานกลาง ต่ำ พิจารณาตามเกณฑ์การแบ่งระดับคะแนนของ Bloom<sup>(13)</sup> ดังนี้ ความรู้อยู่ในระดับสูง (16-20 คะแนน) ความรู้อยู่ในระดับปานกลาง (12-15 คะแนน) ความรู้อยู่ในระดับต่ำ (0-11 คะแนน)

**ส่วนที่ 5** แบบสอบถามการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน ตามแนวคิดแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ครอบคลุมเนื้อหาด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ การรับรู้อุปสรรคในการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุ จำนวน 20 ข้อ ลักษณะข้อคำถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) แต่ละข้อมี 5 ตัวเลือก ได้แก่ เห็นด้วยอย่างยิ่ง (5 คะแนน) เห็นด้วย (4 คะแนน) ไม่แน่ใจ (3 คะแนน) ไม่เห็นด้วย (2 คะแนน) ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง (1 คะแนน) โดยใช้เกณฑ์ในการแบ่งระดับคะแนนของ Best<sup>(12)</sup> แบ่งเป็น 3 ระดับ ดังนี้ การรับรู้อยู่ในระดับสูง (3.67-5.00 คะแนน) การรับรู้อยู่ในระดับปานกลาง (2.34-2.66 คะแนน) การรับรู้อยู่ในระดับต่ำ (1.00-2.33 คะแนน)

**ส่วนที่ 6** แบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ครอบคลุมเนื้อหา การปฏิบัติตามกฎจราจร การไม่ดื่มแอลกอฮอล์ก่อนขับขี่รถ การตรวจสอบยานพาหนะก่อนใช้งาน และการใช้สัญญาณเตือนในการเปลี่ยนเลนหรือจอดรถ จำนวน 20 ข้อ ลักษณะข้อคำถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) แต่ละข้อมี 4 ตัวเลือก ได้แก่ ปฏิบัติเป็นประจำ (4 คะแนน) ปฏิบัติบ่อยครั้ง (3 คะแนน) ปฏิบัติบางครั้ง (2 คะแนน) ไม่เคยปฏิบัติ (1 คะแนน) โดยใช้เกณฑ์ในการแบ่งระดับคะแนนของ Bloom<sup>(13)</sup> แบ่งเป็น

3 ระดับ ดังนี้ อยู่ในระดับสูง (64-80 คะแนน) อยู่ในระดับปานกลาง (48-63 คะแนน) อยู่ในระดับต่ำ (20- 47 คะแนน)

## 2.3 การตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ

แบบสอบถามได้ผ่านการตรวจสอบความตรงของเนื้อหาโดยผู้เชี่ยวชาญ 3 ท่าน และวิเคราะห์หาค่าดัชนีความสอดคล้องของข้อคำถามรายข้อกับความสอดคล้องของ วั ต ถุ ประ ส ง ค์ (Index of Item Objective Congruence; IOC) ทุกข้อมีค่า IOC มากกว่า 0.67 ได้ค่า IOC รวม 0.95 และหาความเชื่อมั่น โดยนำแบบสอบถามไปทดลองใช้กับประชาชนอายุ 40-70 ปี ในตำบลปลาไหล อำเภวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร จำนวน 30 คน วิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบราค (Cronbach's alpha) พบว่า แบบสอบถามการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนมีค่าความเชื่อมั่นเท่ากับ 0.73 และพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนเท่ากับ 0.70 ส่วนความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ทดสอบด้วย KR-20 มีค่าเท่ากับ 0.74

## 2.4 การเก็บรวบรวมข้อมูล

เก็บรวบรวมข้อมูลโดยให้กลุ่มตัวอย่างตอบแบบสอบถามด้วยตนเอง โดยขอความร่วมมือจากผู้ตอบแบบสอบถามให้ลงชื่อในใบยินยอมก่อนเก็บข้อมูล เก็บข้อมูลระหว่างวันที่ 14-31 มีนาคม 2568 ทำการตรวจสอบความสมบูรณ์ของข้อมูลก่อนนำไปวิเคราะห์

## 2.5 การวิเคราะห์ข้อมูล

วิเคราะห์ข้อมูลใช้โปรแกรมสถิติสำเร็จรูป โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่าต่ำสุด ค่าสูงสุด ค่ามัธยฐาน และใช้สถิติเชิงอนุมาน วิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ตัวแปรกลุ่ม ได้แก่ เพศ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อาชีพ ประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์ การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์

ตารางที่ 1 ลักษณะทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง (n=345)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	118	34.20
หญิง	222	64.35
เพศทางเลือก	5	1.45
อายุ		

สภาพการใช้งานของรถจักรยานยนต์ ทดสอบความสัมพันธ์ด้วยสถิติไคสแควร์ ส่วนตัวแปรต่อเนื่อง ได้แก่ อายุ รายได้ อายุการใช้งานรถจักรยานยนต์ คะแนนความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร คะแนนการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน ทดสอบการแจกแจงข้อมูล (Normality test) ด้วยสถิติโคลโมโกรอฟ สมิโนฟ (Kolmogorov-Smirnov test) พบว่าข้อมูลมีการแจกแจงไม่เป็นปกติ จึงเลือกใช้สถิติสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์สเปียร์แมน (Spearman's Rank Correlation Coefficient) ซึ่งใช้ในการวัดความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรที่เป็นอิสระต่อกัน มีระดับการวัดแบบอันดับ (Ordinal scale) หรือข้อมูลต่อเนื่อง (Continuous data) ที่ไม่ได้มีการแจกแจงแบบปกติ (Non-normal distribution)

## 2.6 จริยธรรมในการวิจัยในมนุษย์

การวิจัยนี้ได้รับอนุมัติจากคณะกรรมการจริยธรรมวิจัยในมนุษย์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร เลขที่ HE67-090 ลงวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2568 โดยยึดหลักจริยธรรม 3 ด้าน คือ ความเคารพในบุคคล การให้ประโยชน์ และความยุติธรรมต่อกลุ่มตัวอย่างทุกคนอย่างเท่าเทียม

## 3. ผลการวิจัย

### 3.1 ข้อมูลทั่วไป

กลุ่มตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้ ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ร้อยละ 64.35 ช่วงอายุ 40-49 ปี ร้อยละ 38.84 มีสถานภาพสมรส ร้อยละ 68.99 จบการศึกษาระดับประถมศึกษา ร้อยละ 36.22 ประกอบอาชีพเกษตรกร ร้อยละ 48.11 มีค่ามัธยฐานของรายได้ 6,000 บาทต่อเดือน กลุ่มตัวอย่างบางส่วนมีปัญหาสุขภาพ พบปวดเข่ามากที่สุด ร้อยละ 23.77 รองลงมามีปัญหาสายตา การมองเห็นไม่ชัด ร้อยละ 22.61 และเป็นโรคความดันโลหิตสูง ร้อยละ 20.87 ดังแสดงในตารางที่ 1

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (คน)	ร้อยละ
40 – 49 ปี	134	38.84
50 - 59 ปี	123	35.65
60 – 70 ปี	88	25.51
Median = 53 ปี, Q1 = 46 ปี, Q3 = 60 ปี		
<b>สถานภาพสมรส</b>		
โสด	60	17.39
สมรส	238	68.99
หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่	47	13.62
<b>ระดับการศึกษา</b>		
ต่ำกว่าประถมศึกษา	14	4.06
ประถมศึกษา	125	36.22
มัธยมศึกษา	72	20.87
มัธยมศึกษาตอนปลาย	84	24.35
ปวช./ปวส	25	7.25
ปริญญาตรีขึ้นไป	25	7.25
<b>อาชีพ</b>		
ไม่ได้ทำงาน	23	6.67
รับจ้าง	84	24.35
ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	29	8.41
เกษตรกร	166	48.11
ค้าขาย	43	12.46
รายได้ต่อเดือน Median=6,000 บาท, Q1 = 4,000 บาท, Q3 = 8,750 บาท		
<b>ภาวะสุขภาพ (ตอบได้มากกว่า 1ข้อ)</b>		
ปัญหาสายตา เช่น การมองเห็นไม่ชัด	78	22.61
ปวดเข่า	82	23.77
หูตึง หรือมีปัญหาการได้ยิน	8	2.32
โรคเบาหวาน	56	16.23
โรคความดันโลหิตสูง	72	20.87
อื่น ๆ ได้แก่ โรคลมชัก โรคกล้ามเนื้อหัวใจขาดเลือด	3	0.86

### 3.2 ข้อมูลด้านความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร การใช้รถจักรยานยนต์ ความปลอดภัยสภาพถนนและสิ่งแวดล้อมของกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างมีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรอยู่ในระดับสูงร้อยละ 79.71 มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่า 10 ปีร้อยละ 81.16 มีใบขับขี่ร้อยละ 55.07 มีหมวกกันน็อคร้อยละ 91.30 ส่วนใหญ่มีการใช้

งานรถจักรยานยนต์อยู่ในช่วง 0-9 ปี มากที่สุดร้อยละ 58.26 และประเมินว่าสภาพรถของตนเองอยู่ในระดับดีมาก (ไม่มีปัญหา ใช้งานได้ปกติทุกส่วนทั้งระบบเบรก ระบบไฟ ยาง กระบอก) ร้อยละ 45.22 ความปลอดภัยสภาพถนนและสิ่งแวดล้อมอยู่ในระดับดีร้อยละ 48.98 และระดับพอใช้ร้อยละ 45.80 ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 2



ตารางที่ 2 จำนวนและร้อยละ ของข้อมูลด้านความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร การใช้รถจักรยานยนต์และความปลอดภัย(n=345)

ข้อมูลด้านรถจักรยานยนต์	จำนวน (คน)	ร้อยละ
<b>ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร</b>		
ต่ำ	12	3.48
ปานกลาง	58	16.81
สูง	275	79.71
Median=17 คะแนน, Q1=16 คะแนน, Q3=18 คะแนน		
<b>ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์</b>		
น้อยกว่า 1 ปี	4	1.16
1-4 ปี	18	5.22
5-9 ปี	43	12.46
มากกว่า 10 ปี	280	81.16
<b>การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์</b>		
มี	190	55.07
ไม่มี	155	44.93
<b>หมวกกันน็อค</b>		
มี	315	91.30
ไม่มี	30	8.70
<b>อายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์</b>		
0-9 ปี	201	58.26
10-19 ปี	130	37.68
มากกว่า 20 ปี	14	4.06
Median=8 ปี, Q1=5 ปี, Q3=10 ปี		
<b>สภาพการใช้งานของรถจักรยานยนต์</b>		
ดีมาก	156	45.22
ดี	144	41.74
พอใช้ได้	45	13.04
<b>ระดับความปลอดภัยสภาพถนนและสิ่งแวดล้อม</b>		
ไม่ดี	18	5.22
พอใช้	158	45.80
ดี	169	48.98

### 3.3 การรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน ตามแนวคิดแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนในระดับสูง ค่าเฉลี่ยมากที่สุด คือ การรับรู้อันตรายหรือโอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ( $\bar{X} = 4.73$ , S.D.=0.54) รองลงมา การรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ

( $\bar{X} = 4.62$ , S.D.=0.65) และการรับรู้ความรุนแรงของผลกระทบจากอุบัติเหตุ ( $\bar{X} = 4.60$ , S.D.=0.61) ตามลำดับ ในขณะที่การรับรู้อุปสรรคในการปฏิบัติตามพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุอยู่ในระดับปานกลาง ( $\bar{X} = 2.45$ , S.D.=1.15) และในภาพรวมทั้ง 4 ด้านมีการรับรู้อยู่ในระดับสูง ( $\bar{X} = 4.10$ , S.D.=0.74) ดังแสดงในตารางที่ 3



**ตารางที่ 3** ระดับการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน ตามแนวคิดแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ของประชาชนตำบลวาริชภูมิ อำเภอวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร (n=345)

การรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน	$\bar{X}$	S.D.	ระดับการรับรู้
ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ	4.73	0.54	สูง
ด้านการรับรู้ความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุ	4.60	0.61	สูง
ด้านการรับรู้ประโยชน์ในการเกิดอุบัติเหตุ	4.62	0.65	สูง
ด้านการรับรู้อุปสรรคในการเกิดอุบัติเหตุ	2.45	1.15	ปานกลาง
<b>ภาพรวมทั้ง 4 ด้าน</b>	<b>4.10</b>	<b>0.74</b>	<b>สูง</b>

**3.4 พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จากการขับขี่รถจักรยานยนต์**

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีระดับความรู้ในระดับสูง ร้อยละ 79.71 ดังแสดงในตารางที่ 4 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อพบว่า ข้อคำถามที่กลุ่มตัวอย่างตอบถูกมากที่สุด ได้แก่ ข้อที่ 17 กฎหมายกำหนดให้รถจักรยานยนต์ที่วิ่งบนถนนต้องมีไฟหน้าและไฟท้ายที่สามารถใช้งานได้ ร้อยละ 97.39

**ตารางที่ 4** ระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของประชาชนตำบลวาริชภูมิ อำเภอวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร (n=345)

ระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ปานกลาง	42	12.18
สูง	303	87.82

Median=70 คะแนน, Q1=65 คะแนน, Q3=74 คะแนน

**3.5 ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์**

ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านตัว

บุคคลกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากการ

**ตารางที่ 5** ผลการวิเคราะห์ปัจจัยด้านตัวบุคคลที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน (n=345)

ตัวแปรส่วนบุคคล	พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จำนวน (ร้อยละ)			
	ปานกลาง	สูง	$\chi^2$	p-value
<b>เพศ</b>				
ชาย	12 (3.48)	106 (30.72)	0.862	0.683*
หญิง	30 (8.70)	192 (55.65)		
เพศทางเลือก	0 (0.00)	5 (1.45)		
<b>สถานภาพสมรส</b>				
โสด หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่	9 (2.61)	98 (28.41)	2.054	0.152
สมรส	33 (9.57)	205 (59.41)		
<b>ระดับการศึกษา</b>				
ประถมศึกษาหรือต่ำกว่า	21 (6.09)	118 (34.20)	2.172	0.338
มัธยมศึกษา	17 (4.93)	139 (40.29)		

รองลงมาคือ ข้อที่ 3 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องหยุดรถให้คนข้ามถนนบริเวณทางม้าลายทุกครั้ง ร้อยละ 97.10 ตามลำดับ ส่วนข้อที่ตอบถูกน้อยที่สุด คือ ข้อที่ 11 ผู้ที่ร่างกายพิการแต่สามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ สามารถขอใบอนุญาตขับรถได้ ร้อยละ 33.62 และข้อที่ 14 สัญญาณไฟจราจรสีเขียวหมายความว่าผู้ขับขี่สามารถไปต่อได้โดยไม่ต้องระวังสิ่งกีดขวาง ร้อยละ 56.23

ขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า ไม่มีปัจจัยใดที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ดังแสดงในตารางที่ 5

ตัวแปรส่วนบุคคล	พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จำนวน (ร้อยละ)			
	ปานกลาง	สูง	$\chi^2$	p-value
อุดมศึกษา/อาชีวศึกษา	4 (1.16)	46 (13.33)		
<b>อาชีพ</b>				
ไม่มีงานประจำ	8 (2.32)	99 (28.70)	3.681	0.159
อาชีพอิสระ	31 (8.98)	178 (51.59)		
เจ้าหน้าที่รัฐ	3 (0.87)	26 (7.54)		
<b>ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์</b>				
น้อยกว่า 10 ปี	9 (2.61)	56 (16.23)	0.209	0.647
10 ปีขึ้นไป	33 (9.57)	247 (71.59)		
<b>การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์</b>				
มี	18 (5.22)	172 (49.85)	2.884	0.089
ไม่มี	24 (6.96)	131 (37.97)		
<b>สภาพการใช้งานของรถจักรยานยนต์</b>				
ดีมาก	17 (4.93)	139 (40.29)	0.434	0.510
ดี/พอใช้ได้	25 (7.25)	164 (47.53)		

\* ใช้ Fisher's Exact Test

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของประชาชนตำบลวาริชภูมิ อำเภวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร ได้แก่ อายุ ( $r_s = -0.109$ ,  $p < 0.05$ ) รายได้ ( $r_s = 0.110$ ,  $p < 0.05$ ) ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ( $r_s = 0.199$ ,  $p < 0.001$ ) และการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน

**ตารางที่ 6** ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์สเปียร์แมนของปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของประชาชนตำบลวาริชภูมิ อำเภวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร ( $n=345$ )

ปัจจัย	ระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน		
	ค่าความสัมพันธ์ ( $r_s$ )	p-value	ระดับความสัมพันธ์
อายุ	-0.109	0.044*	มีความสัมพันธ์ในระดับต่ำ
รายได้	0.110	0.040*	มีความสัมพันธ์ในระดับต่ำ
อายุการใช้งานรถจักรยานยนต์	0.003	0.958	ไม่มีความสัมพันธ์
ปัจจัยด้านสภาพถนนและสิ่งแวดล้อม	0.092	0.090	ไม่มีความสัมพันธ์
ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร	0.199	<0.001*	มีความสัมพันธ์ในระดับต่ำ
การรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน	0.146	0.007*	มีความสัมพันธ์ในระดับต่ำ

\*p ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์สเปียร์แมนมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

#### 4. อภิปรายผล

กลุ่มตัวอย่างในตำบลวาริชภูมิส่วนใหญ่มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับสูง โดยเฉพาะการลดความเร็วบริเวณโรงเรียน ถนนที่มีการซ่อมแซม และการเว้นระยะห่างจากรถคันหน้า

( $r_s = 0.146$ ,  $p = 0.007$ ) ที่มีความสัมพันธ์ในระดับต่ำกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ส่วนอายุการใช้งานรถจักรยานยนต์ และปัจจัยด้านสภาพถนนและสิ่งแวดล้อม ไม่พบความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ดังแสดงในตารางที่ 6

แสดงถึงความตระหนักและการคาดการณ์ความเสี่ยงล่วงหน้า ซึ่งเป็นพฤติกรรมที่ดีและควรส่งเสริม ผลการศึกษานี้สอดคล้องกับงานวิจัยของ สรรรัตน์ ฉายพงษ์ และคณะ<sup>(14)</sup> โสพรรณ โทพะยะ และคณะ<sup>(15)</sup> และจตุภพ ดิษผล และอัญสุรีย์ ศิริโสภณ<sup>(16)</sup> ที่พบว่าการขับขี่ด้วยความ

ระมัดระวัง การเว้นระยะห่าง และการปฏิบัติตามกฎจราจร เป็นพฤติกรรมสำคัญในการลดอุบัติเหตุ ขณะที่การศึกษาโดยภูมิพัฒน์ ล้นเหลือ และเลิศชัย เจริญธัญรักษ์<sup>(17)</sup> พบว่ากลุ่มวัยรุ่นที่มีพฤติกรรมเสี่ยง เช่น ขับเร็ว ขับรถโดยไม่มีอุปกรณ์ความปลอดภัย มักเกิดอุบัติเหตุจากการล้มเอง แตกต่างจากกลุ่มตัวอย่างของการศึกษานี้ที่เป็นวัยทำงาน มีวุฒิภาวะและประสบการณ์ในการขับขี่สูง ทำให้มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุในระดับดีมาก

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่ อายุ รายได้ และความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร

**อายุ** กลุ่มตัวอย่างในการศึกษานี้มีอายุเฉลี่ย 53 ปี ซึ่งอยู่ในช่วงวัยผู้ใหญ่ตอนปลายถึงวัยสูงอายุ และร้อยละ 20 มีปัญหาสุขภาพ เช่น ปวดตา สายตาพร่ามัว หรือการเคลื่อนไหวลำบาก ซึ่งเป็นอุปสรรคต่อการขับขี่อย่างปลอดภัย ขณะที่ Anstey และคณะ<sup>(18)</sup> ได้ศึกษาถึงความสามารถด้านการรู้คิด (Cognitive function) ประเมินด้วยแบบคัดกรอง Montreal Cognitive Assessment (MoCA) ซึ่งเป็นแบบทดสอบที่ใช้ประเมินการทำงานของสมองด้านต่างๆ เช่น ความจำ สมาธิ การใช้ภาษา การบริหารจัดการ และการรับรู้สภาวะรอบตัว พบว่า ผู้สูงอายุที่มีคะแนน MoCA ต่ำกว่า 23 มีความเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุสูงขึ้นถึง 3.2 เท่า จากความบกพร่องด้าน Executive Function และความเร็วในการประมวลผล ส่งผลให้กลุ่มนี้หลีกเลี่ยงพฤติกรรมความปลอดภัยบางอย่าง เช่น การตรวจสภาพรถหรือสวมหมวกนิรภัย และอาจขับขี่ด้วยความเร็วหรือพฤติกรรมเสี่ยงอื่น ๆ ได้มากขึ้น

**รายได้** กลุ่มตัวอย่างในงานวิจัยนี้มีมีฐานรายได้ 6,000 บาท ต่อเดือน ผู้ที่มีรายได้สูงกว่ามีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุที่ดีกว่า ทั้งในด้านการจัดหาอุปกรณ์ป้องกันคุณภาพดี และการตรวจสภาพรถก่อนขับขี่ เช่น ระบบเบรกและไฟส่องสว่าง ขณะที่ผู้มีรายได้น้อยมักไม่สามารถซื้อหมวกนิรภัยมาตรฐานหรือหลีกเลี่ยงการซ่อมบำรุงรถ ซึ่งอาจเพิ่มความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ สอดคล้องกับการศึกษาของ Hung และคณะ<sup>(19)</sup> และ Getachew และคณะ<sup>(20)</sup> ที่พบว่ารายได้ต่ำเพิ่มความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ เนื่องจากผู้ขับขี่มีข้อจำกัดด้านการบำรุงรักษาและการซื้อหมวกนิรภัย

ดังนั้นจึงควรมีการสนับสนุนการจัดหาหมวกนิรภัย และการบริการตรวจสภาพรถให้กับผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในชุมชน เพื่อลดความเสี่ยงการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยกลุ่มตัวอย่างมากกว่า 2 ใน 3 มีระดับความรู้ในระดับสูง เช่น การสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง การไม่ขับย้อนศร การลดความเร็วในพื้นที่เสี่ยง และการไม่ขับขี่ภายหลังดื่มแอลกอฮอล์ ซึ่งสะท้อนถึงความเข้าใจในสิทธิ หน้าที่ และข้อบังคับตามกฎหมายจราจร ส่งผลให้มีพฤติกรรมขับขี่ปลอดภัยมากขึ้น ผลการศึกษานี้สอดคล้องกับงานวิจัยของ อัจฉรา อิ่มน้อย และคณะ<sup>(21)</sup> ที่พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีความรู้ด้านกฎหมายจราจรระดับสูง มักมีพฤติกรรมการใช้รถอย่างปลอดภัย และการศึกษาของ Hossain และคณะ<sup>(22)</sup> ชี้ให้เห็นความสำคัญของการเสริมสร้างความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรในกลุ่มผู้ที่มีรายได้น้อยและอาศัยอยู่ในชนบท ในด้านการเข้าถึงข้อมูลและการฝึกอบรม ขณะที่กลุ่มตัวอย่างในครั้งนี้อยู่ที่บริษัทพื้นที่ กิ่งเมืองกิ่งชนบท ซึ่งส่วนใหญ่จบการศึกษาระดับประถมศึกษา มีอาชีพเกษตรกร และพบว่าเกือบครึ่งไม่มีใบขับขี่ ดังนั้น ควรมีการประสานกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการจัดอบรมและสอบใบขับขี่ในพื้นที่ โดยเฉพาะในกลุ่มผู้สูงอายุและกลุ่มที่มีรายได้น้อย

การรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ระดับสูงอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีระดับการรับรู้ค่าเฉลี่ยคะแนนในด้านโอกาสเสี่ยงมากที่สุด รองลงมาการรับรู้ประโยชน์และความรุนแรง ขณะที่การรับรู้อุปสรรคมีความสัมพันธ์ในระดับปานกลาง การศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความเชื่อการขับเร็วหรือไม่สวมหมวกนิรภัยเพิ่มโอกาสเกิดอุบัติเหตุ ส่งผลให้มีพฤติกรรมการป้องกันที่เหมาะสม เช่น การสวมหมวกนิรภัยและการลดความเร็ว นอกจากนี้ ยังพบว่าการรับรู้อุปสรรคมีค่าเฉลี่ยต่ำ แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างประเมินว่าประโยชน์ของการปฏิบัติเพื่อความปลอดภัยมีมากกว่าอุปสรรค

## 5. สรุปผลการศึกษา

จากการศึกษาครั้งนี้ พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับสูง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่ อายุ รายได้ ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร และการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน โดยกลุ่มอายุน้อยและผู้มีรายได้สูงมักมีพฤติกรรมที่ปลอดภัยมากกว่า รวมทั้งผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรระดับสูง การรับรู้ถึงความเสี่ยง ความรุนแรงและประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุระดับสูง มีแนวโน้มปฏิบัติตนอย่างปลอดภัยมากขึ้น ขณะที่การรับรู้อุปสรรคอยู่ในระดับปานกลาง แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างไม่มองว่าอุปสรรคเป็นข้อจำกัดต่อพฤติกรรมปลอดภัย ทั้งหมดนี้ชี้ให้เห็นถึงความสำคัญของการส่งเสริมความรู้และการรับรู้เชิงบวกเพื่อพัฒนาพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยในชุมชน

## 6. กิตติกรรมประกาศ

ผู้วิจัยขอขอบคุณหน่วยงานต่างๆ ในพื้นที่อำเภอวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร ที่ให้ความร่วมมือและอำนวยความสะดวกในการดำเนินการวิจัยในครั้งนี้

## 7. เอกสารอ้างอิง

1. ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน. รายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ปี 2561. กรุงเทพฯ: ศูนย์วิชาการและความปลอดภัยทางถนน; 2561.
2. World Health Organization. Global status report on road safety 2023 [Internet]. [cited 2024 February 25]. Available from: <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/global-status-report-on-road-safety-2023>
3. สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. ติดตาม DATA เจ็บตาย สู่เป้าหมายถนนไทยปลอดภัยสำหรับทุกคน [อินเทอร์เน็ต]. [สืบค้นเมื่อ 25 กุมภาพันธ์ 2568]. เข้าถึงได้จาก: <https://tdri.or.th/2024/08/follow->

[data-of-injuries-and-deaths-towards-the-goal-of-safe-thai-roads-for-everyone/](https://tdri.or.th/2024/08/follow-data-of-injuries-and-deaths-towards-the-goal-of-safe-thai-roads-for-everyone/)

4. ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน. รายงานข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนนปี 2567 [อินเทอร์เน็ต]. [สืบค้นเมื่อ 25 กุมภาพันธ์ 2568]. เข้าถึงได้จาก: <https://app.powerbi.com/view?r=eyJrJoiZWFkZWYzNjMtMzlmNy00ZGI1LWJkNTtNGQ3ZDk2MDNkMGVmlwidCI6IjBiNTRkMTRILTM5YTkNGEYmC1iOTVhLTgzMWQ0ZTQ5MmE5NyIsImMiOjEwEwQ%3D%3D>
5. ศูนย์วิทยาศาสตร์การแพทย์เขต 7. ระบบ CRIMES ปฏิบัติการทำงานตำรวจ [อินเทอร์เน็ต]. [สืบค้นเมื่อ 24 กรกฎาคม 2567]. เข้าถึงได้จาก: [www.scdc7.forensic.police.go.th/index.php/component/k2/item/319-crimes](http://www.scdc7.forensic.police.go.th/index.php/component/k2/item/319-crimes)
6. ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนน อำเภอวาริชภูมิ. รายงานสถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ปีงบประมาณ 2567. สกลนคร: สำนักงานสาธารณสุขอำเภอวาริชภูมิ; 2567.
7. มูลนิธิสถาบันวิจัยและพัฒนาผู้สูงอายุไทย. สถานการณ์ผู้สูงอายุไทย พ.ศ.2564. นครปฐม: สถาบันวิจัยประชากรและสังคม มหาวิทยาลัยมหิดล; 2565.
8. Becker MH, Maiman LA. Sociobehavioral determinants of compliance with health and medical care recommendations. Med Care 1975; 13(1):10-24.
9. สำนักงานสาธารณสุขอำเภอวาริชภูมิ. ข้อมูลประชากรในตำบลวาริชภูมิ อำเภอวาริชภูมิ. สกลนคร: สำนักงานสาธารณสุขอำเภอวาริชภูมิ; 2567.
10. Daniel WW. Biostatistics: A Foundation for Analysis in the Health Sciences. 6th ed. New York: John Wiley & Sons; 1995.
11. วัลลีย์ อาษาไชย. รูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของตำบลหนองหญ้าไซ อำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี. รายงานวิจัยโรงพยาบาล

- ส่งเสริมสุขภาพตำบลหนองหญ้าไซ อำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุบลราชธานี; 2567.
12. Best JW. Research in education. 3rd ed. Englewood Cliffs (NJ): Prentice-Hall; 1977.
  13. Bloom BS. Human characteristics and school learning. New York: McGraw-Hill; 1975.
  14. สรารัตน์ ฉายพงษ์, ภาวิณี เอี่ยมตระกูล. การศึกษาปัจจัยพฤติกรรมเสี่ยงที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน. วารสารชุมชนวิจัย มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา 2564;15(3):30-42.
  15. โสพรรณ โพทะยะ, วิไลลักษณ์ อินทาราม, คณิตราพร ประกอบกิจ. ปัจจัยทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในพื้นที่เขตตอนเหนือของกรุงเทพมหานคร. วารสารพยาบาลกระทรวงสาธารณสุข 2565; 32(3): 25-35
  16. จตุภพ ดิษผล, อัญสุรีย์ ศิริโสภณ. ปัจจัยที่ส่งผลต่อการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประชาชนในเขตอำเภอสว่างอารมณ์ จังหวัดอุทัยธานี: การวิเคราะห์ MIMIC model. วารสารสมาคมพยาบาลแห่งประเทศไทย สาขาภาคเหนือ 2564; 27(1): 101-12.
  17. ภูมิพัฒน์ ล้นเหลือ, เลิศชัย เจริญธัญรักษ์. ความชุกและปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอภูเขียว จังหวัดชัยภูมิ. วารสารสาธารณสุขชุมชน 2565;18(2):123-35.
  18. Anstey KJ, Eramudugolla R, Chopra S, Price J, Wood JM. Assessment of driving safety in older adults using the MoCA and a driving simulator: the role of executive function and processing speed. J Am Geriatr Soc 2019;67(5): 935-40.
  19. Hung DV, Mark RS, and Rebecca QI. Barriers to, and factors associated, with observed motorcycle helmet use in Vietnam. Accident Analysis & Prevention 2008; 40(4): 1627-1633.
  20. Getachew E. et al. Socioeconomic and behavioral factors of road traffic accidents among drivers in Ethiopia: systematic review and meta-analysis. BMC Public Health 2024; 24(1): 2857.
  21. อัจฉรา อิ่มน้อย, ศิวไล โพธิ์ชัย, ภิรมย์ รัชตะนันท์, จิตรารภรณ์ โพธิ์อ่อน. พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของประชาชนตำบลโพธิ์อำเภอเมือง จังหวัดศรีสะเกษ. วารสารวิชาการเฉลิมกาญจนา 2565; 9(2): 105-12.
  22. Hossain S, Maggi E, Vezzulli A, & Mahmud, KT. Determinants of awareness about road accidents and knowledge of traffic rules: empirical evidence from Khulna city in Bangladesh. Theoretical Economics Letters 2021; 11(6):1247-72.
- 