



พฤติกรรมกรการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยตามกฎหมายของผู้ปกครองเด็กก่อนวัยเรียน
โรงเรียนสังกัดเทศบาล ในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์¹

BEHAVIORS REGARDING MOTORCYCLE SAFE UNDER THE LAW
OF PRESCHOOL CHILDREN'S PARENTS, HUA HIN MUNICIPALITY
PRACHUAP KHIRI KHAN PROVINCE

ขจี ดวงจักร ณ อุตยา²

รัชยา ภัคดีจิตต์³

Khachi Duangchak Na Ayutthaya Rachaya Pakdeejit

¹วิทยานิพนธ์รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยนานาชาติสแตมฟอร์ด

Part of this thesis, Master of Public Administration, Stamford International University

²นิสิตหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยนานาชาติสแตมฟอร์ด เพชรบุรี 16120

Graduated student in Master of Public Administration, Stamford International University, Petchaburi, 16120, Thailand

³ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร., มหาวิทยาลัยนานาชาติสแตมฟอร์ด เพชรบุรี 16120

³Assistant Professor, Stamford International University, Petchaburi, 16120, Thailand

Author E-mail: khachi1963@gmail.com

Received: March 4, 2019

Revised: June 19, 2019

Accepted: June 21, 2019

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา 1) ระดับพฤติกรรมกรการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยตามกฎหมายของผู้ปกครองเด็กก่อนวัยเรียน โรงเรียนสังกัดเทศบาล ในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และ 2) ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมกรการเกิดอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์เชิงเหตุ-ผลกับพฤติกรรมกรการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยตามกฎหมายของผู้ปกครองเด็กก่อนวัยเรียน โรงเรียนสังกัดเทศบาล ในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ตัวอย่างคือ ผู้ปกครองของเด็กก่อนวัยเรียน โรงเรียนสังกัดเทศบาล ในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ จำนวน 130 คน เครื่องมือคือ แบบสอบถาม สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน สถิติทดสอบไคสแควร์ และการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ

ผลการศึกษาพบว่า 1) ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง อายุ 31-40 ปี การศึกษาระดับปริญญาตรี อาชีพรับจ้าง รายได้ต่อเดือน 10,001-20,000 บาท และมีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 7 ปีขึ้นไป 2) พฤติกรรมกรการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยตามกฎหมายของผู้ปกครองเด็กก่อนวัยเรียน โรงเรียนในสังกัดเทศบาล ในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ โดยภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ด้านที่อยู่ในระดับมากที่สุดคือ ด้านเมาไม่ขับ รองลงมาคือ ด้านการใช้ความเร็วตามที่กำหนด ด้านใบขับขี่ ด้านสวมหมวกนิรภัย ส่วนด้านมอเตอร์ไซค์ปลอดภัย อยู่ในระดับมาก 3) ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมกรการเกิดอุบัติเหตุของผู้ปกครองเด็กก่อนวัยเรียน โรงเรียนสังกัดเทศบาล ในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ โดยภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด ด้านที่อยู่ในระดับมากที่สุดคือ ด้านทัศนคติ รองลงมาคือ ด้านปทัสถานทางสังคม และด้านการรับรู้ ส่วนด้านการบังคับใช้

กฎหมายอยู่ในระดับมาก 4) ลักษณะส่วนบุคคลในภาพรวมไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยตามกฎหมายของผู้ปกครองเด็กก่อนวัยเรียน โรงเรียนสังกัดเทศบาล ในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และ 5) ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการเกิดอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์เชิงเหตุ-ผลกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยตามกฎหมายของผู้ปกครองเด็กก่อนวัยเรียน โรงเรียนสังกัดเทศบาล ในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 ได้แก่ ด้านปทัสถานทางสังคม และด้านการบังคับใช้กฎหมาย ส่วนด้านการรับรู้มีความสัมพันธ์เชิงเหตุ-ผลอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

คำสำคัญ : พฤติกรรมการขับขี่, รถจักรยานยนต์, การขับขี่อย่างปลอดภัยตามกฎหมาย, ผู้ปกครองเด็กก่อนวัยเรียน

Abstract

This research aimed to 1) study the level behaviors regarding motorcycle safe under the law of preschool children's parents, Hua Hin municipality Prachuap Khiri Khan province, and 2) study the relationship between accident behavior factors affecting the behaviors regarding motorcycle safe under the law of preschool children's parents, Hua Hin municipality Prachuap Khiri Khan province. The samples were 130 participants from preschool children's parents, Hua Hin municipality Prachuap Khiri Khan province. The research instrument was a questionnaire. The statistics used for data analysis were frequency, percentage, mean, standard deviation, Chi-square test, and multiple regression analysis.

The results were as follows: 1) The preschool children's parents, Hua Hin municipality Prachuap Khiri Khan province who answered the questionnaire were aged average 31-40 years, average education level was Bachelor's degree, average income per month was between 10,001-20,000 Baht and average motorcycle driving experience was more than 7 years. 2) The level behaviors regarding motorcycle safe under the law of preschool children's parents, Hua Hin municipality Prachuap Khiri Khan province were overall at the highest level. When considering each aspect, it was found that the highest level sorted in the following order: the drunk no drive, followed by the driving regarding speed limit, driving license, wearing a helmet. The driving regarding motorcycle safe was at a high level, respectively. 3) The level factors affecting accident behavior of preschool children's parents, Hua Hin municipality Prachuap Khiri Khan province were overall at a highest level. When considering each aspect, it was found that the highest level sorted in the following order: attitude was followed by social norms, and awareness. The law enforcement was at a high level, respectively. 4) The personal factors were overall no relation to the behaviors regarding motorcycle safe under the law of preschool children's parents, Hua Hin municipality Prachuap Khiri Khan province. 5) The factors affecting behaviors regarding motorcycle safe under the law of preschool children's parents, Hua Hin municipality Prachuap Khiri Khan province were 3 factors include social norms, and law enforcement with statistical significance at the .001 level, as for the awareness law enforcement with statistical significance at the .01 level, respectively.

Keywords : driving behavior, motorcycle, safe driving according to law, parents of preschool children

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

สถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในช่วงปี พ.ศ. 2558-2560 พบว่ารถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงสุด (Thai Health Promotion Foundation, 2018) เมื่อจำแนกจำนวนอุบัติเหตุตามประเภทของยานพาหนะพบว่า อัตราการเสียชีวิตจากการขี่รถจักรยานยนต์สูงถึงร้อยละ 23 โดยภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้เป็นภูมิภาคที่มีอัตราการเสียชีวิตจากการขี่รถจักรยานยนต์สูงที่สุดในโลกถึงร้อยละ 34 (Road Safety Thailand Road Safety Policy Foundation, 2015)

ปัจจัยที่ส่งผลต่ออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากรถจักรยานยนต์จะพบได้ว่าปัจจัยทางด้านกายภาพของรถจักรยานยนต์มีผลโดยตรงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากรถจักรยานยนต์จัดอยู่ในกลุ่มไร้สิ่งป้องกันมีความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บและเสียชีวิตสูงกว่ารถยนต์ เพราะลักษณะรถที่ผู้ขับขี่ต้องทรงตัวบนสองล้อ และไม่มีโครงสร้างห้องโดยสารป้องกันการกระแทกเหมือนรถยนต์ เมื่อเกิดการชนหรือเบรกอย่างกะทันหัน ผู้ขับขี่มักจะล้มหรือถูกเหวี่ยงหลุดออกจากตัวรถ และกระแทกกับพื้นหรือวัตถุที่เป็นของแข็งอื่น ๆ ทำให้ได้รับบาดเจ็บรุนแรง โดยผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ร้อยละ 86 ไม่สวมหมวกนิรภัย (Boonnuk, Rudtanasadjatun, Methaphat, & Yingratanasuk, 2016)

งานวิจัยที่ผ่านมาพบว่า ปัจจัยลักษณะส่วนบุคคลที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา และอาชีพ เป็นต้น โดยเพศชาย ประสบอุบัติเหตุทางถนนมากกว่าเพศหญิงวัยรุ่นมักเกิดอุบัติเหตุทางถนนมากกว่าวัยอื่น และผู้ที่มีการศึกษาค่ำกว่าระดับปริญญาตรีมักประสบอุบัติเหตุทางถนนมากกว่าผู้ที่มีการศึกษาระดับการศึกษาปริญญาตรีขึ้นไป (Plitapolkampa, 2004) ส่วนปัจจัยด้านพฤติกรรมการขี่รถจักรยานยนต์ที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุด้วยเช่นกัน ได้แก่ การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น การขี่ชี่ย้อนศร การฝ่า

สัญญาณไฟแดง การขับขึ้นบนทางเท้า การขับขี่โดยไม่มีใบอนุญาตขับขี่ การขาดประสบการณ์ในการขับขี่ การดื่มแอลกอฮอล์และใช้ยาก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ การขี่แบบผาดโผนทำท่ายและการดัดแปลงปรับแต่งเครื่องยนต์ให้มีกำลังแรง และเสียงดัง ซึ่งพฤติกรรม การขี่รถจักรยานยนต์ที่จะป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ การขับขี่อย่างปลอดภัยยังรวมถึง การมีทัศนคติที่ดีต่อการขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ปฏิเสธทางสังคม หรือการเห็นตัวแบบจากคนในครอบครัว เพื่อนบ้าน ชุมชน และสังคมของตนในการขับขี่อย่างปลอดภัย การเชื่อว่าตนมีพฤติกรรมการขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย และการบังคับใช้กฎหมาย

อำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ เป็นเมืองศูนย์กลางทางด้านการธุรกิจการท่องเที่ยว และการบริการ ศูนย์กลางทางด้านการศึกษา และศูนย์กลางทางด้านหน่วยงานภาครัฐและเอกชนที่มีผู้ใช้รถจักรยานยนต์จำนวนมาก นอกจากนี้เทศบาลอำเภอหัวหินเป็นเมืองที่มีการเติบโตและการขยายตัวของจำนวนประชากรสูง จึงมีปัญหาด้านสาธารณสุขโรคหลายด้าน ซึ่งปัญหาการจราจรเป็นปัญหาหนึ่งที่ได้รับผลกระทบโดยตรง กล่าวคือปัญหาการติดและการจราจรที่หนาแน่น โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลและช่วงชั่วมองแรงด่วน ปัญหาดังกล่าวมีส่วนทำให้พฤติกรรมการใช้ยานพาหนะมีการปรับเปลี่ยนจากการใช้รถยนต์มาเป็นรถจักรยานยนต์มากขึ้น เพื่อให้ไปถึงจุดหมายปลายทางได้ทันเวลา ด้วยบทบาทของผู้วิจัยที่เป็นคณะกรรมการตรวจสอบการทำงานของข้าราชการตำรวจของสถานีตำรวจภูธรอำเภอหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ที่ได้ลงพื้นที่สังเกตการณ์การปฏิบัติงานของตำรวจที่รับผิดชอบดูแลงานด้านการจราจร ช่วงปี พ.ศ. 2559 พบว่า ผู้ปกครองที่มารับและส่งเด็กเล็กเข้าโรงเรียนในปัจจุบันมักพาเด็กเล็กโดยสารมากับรถจักรยานยนต์มากขึ้น ซึ่งลักษณะการโดยสารรถจักรยานยนต์ของเด็กเล็กมีหลายรูปแบบ ได้แก่ การซ้อนด้านหลัง การซ้อน

ด้านหน้าผู้ขับขี่ หรือการนำเด็กเล็กซ้อนรถจักรยานยนต์ครั้งละหลายคน และพบว่าผู้ปกครองส่วนใหญ่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัยให้บุตรหลาน

ภาครัฐบาลได้ตระหนักถึงปัญหาและความสำคัญของการขับขี่จักรยานยนต์อย่างปลอดภัยเพื่อเป็นการลดอุบัติเหตุและความสูญเสีย จึงได้มอบหมายให้กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยดำเนินการแก้ไขปัญหาดังกล่าวพร้อมทั้งกำหนดมาตรการป้องกันและแก้ไขปัญหาดุบัติเหตุทางถนนตาม มาตรการ 3ม 1ข 1ร โดย 3ม คือ เมาไม่ขับ สวมหมวกนิรภัย และมอเตอร์ไซค์ปลอดภัย 1ข คือ ใบขับขี่ 1ร คือ การใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด ถึงแม้จะมีการรณรงค์และมีมาตรการจากภาครัฐในการส่งเสริมการขับขี่อย่างปลอดภัยมาอย่างต่อเนื่องตลอดระยะเวลา 10 ปีที่ผ่านมา จำนวนอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ก็ยังมีอยู่ในอัตราสูง ส่งผลให้ครอบครัวและประเทศชาติต้องสูญเสียทรัพยากรบุคคลและทรัพย์สินไปเป็นจำนวนมาก

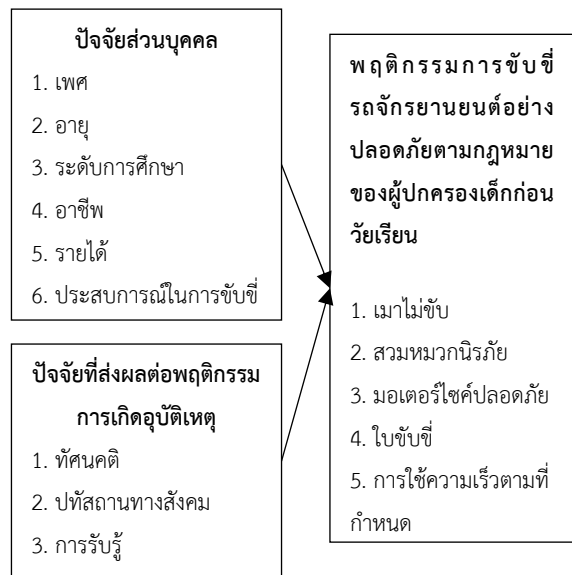
จากที่กล่าวมาข้างต้นแสดงให้เห็นถึงความจำเป็นในการศึกษาถึงระดับพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยตามกฎหมายของผู้ปกครองเด็กก่อนวัยเรียน โรงเรียนสังกัดเทศบาลในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ด้วยการเปรียบเทียบลักษณะของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ ประสบการณ์ในการขับขี่และความสัมพันธ์ของปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมกรรมการเกิดอุบัติเหตุกับพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยตามกฎหมาย เพื่อนำผลการศึกษาที่ได้ใช้เป็นประโยชน์ในการกำหนดแนวทางการกระตุ้นให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เป็นผู้ปกครองเด็กก่อนวัยเรียน ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกรรมการขับขี่ให้มีความปลอดภัยทั้งต่อตนเองและบุตรมากยิ่งขึ้น รวมทั้งใช้ในการกำหนดแนวทางในการป้องกัน แก้ไข และการลดอุบัติเหตุ

จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของบุคคลทั่วไป อันจะส่งผลให้อัตราการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางถนนลดลง ทำให้ลดการสูญเสียทั้งทรัพย์สินและทรัพยากรมนุษย์อันเป็นสิ่งที่มีค่าต่อการพัฒนาประเทศ

วัตถุประสงค์วิจัย

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยตามกฎหมายของผู้ปกครองเด็กก่อนวัยเรียน โรงเรียนสังกัดเทศบาล ในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมกรรมการเกิดอุบัติเหตุที่มีความสัมพันธ์เชิงเหตุ-ผล พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยตามกฎหมายของผู้ปกครองเด็กก่อนวัยเรียน โรงเรียนสังกัดเทศบาล ในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

กรอบแนวคิดการวิจัย



ภาพ1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

วิธีดำเนินการวิจัย

ประชากร คือ ผู้ปกครองของเด็กก่อนวัยเรียน โรงเรียนสังกัดเทศบาลในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ที่ใช้

รถจักรยานยนต์ในการรับ/ ส่ง บุตรหลานเข้าโรงเรียน จำนวน 7 โรงเรียน ซึ่งมีจำนวนเด็กก่อนวัยเรียน จำนวนทั้งสิ้น 1,092 คน และกลุ่มประชากรที่ผ่านการตอบคำถามเพื่อคัดกรอง (screening questions) ในเวลา 5 วัน มีจำนวน 494 คน

ตัวอย่าง คือ ผู้ปกครองของเด็กก่อนวัยเรียน โรงเรียนสังกัดเทศบาล ในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ที่ใช้รถจักรยานยนต์ในการรับ/ส่ง บุตรหลาน กำหนดขนาดตัวอย่างโดยใช้สูตรในการคำนวณของ Green (1991 as cited in Khanthachai, 2014) ที่ $n = 50 + 8m$ ได้ตัวอย่างจำนวน 130 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ แบบสอบถาม แบ่งเป็น 5 ตอน

ตอน 1 คำถามคัดกรองเป็นแบบตรวจสอบรายการ มี 2 ข้อ

ตอน 2 ข้อมูลส่วนบุคคล ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ และประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 6 ข้อ เป็นแบบตรวจสอบรายการ

ตอน 3 ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการเกิดอุบัติเหตุ ประกอบด้วย 1) ทักษะคติ 2) ปทัสถานทางสังคม 3) การรับรู้ 4) การบังคับใช้กฎหมาย ประกอบด้วย ข้อคำถาม 20 ข้อ มีลักษณะเป็นข้อคำถามแบบลิเคิร์ตสเกล (Likert scale) 5 ระดับ 1 คะแนน หมายถึง ระดับที่ส่งผลต่อพฤติกรรมน้อยที่สุด จนถึง 5 คะแนน หมายถึง ระดับที่ส่งผลต่อพฤติกรรมมากที่สุด และแปลผลโดยใช้ค่าเฉลี่ย

4.21 - 5.00 หมายถึง ระดับที่ส่งผลต่อพฤติกรรมมากที่สุด

3.41 - 4.20 หมายถึง ระดับที่ส่งผลต่อพฤติกรรมมาก

2.61 - 3.40 หมายถึง ระดับที่ส่งผลต่อพฤติกรรมปานกลาง

1.81 - 2.60 หมายถึง ระดับที่ส่งผลต่อพฤติกรรมน้อย

1.00 - 1.80 หมายถึง ระดับที่ส่งผลต่อพฤติกรรมน้อยที่สุด

ตอน 4 พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยตามกฎหมายของผู้ปกครองเด็กก่อนวัยเรียน โรงเรียนในสังกัดเทศบาล ในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ประกอบด้วย 1) เมาไม่ขับ 2) สวมหมวกนิรภัย 3) มอเตอร์ไซค์ปลอดภัย 4) ใบขับขี่ 5) การใช้ความเร็วตามที่กำหนด โดยมีคำถามพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยตามกฎหมาย จำนวน 25 ข้อ ลักษณะคำถามแบบลิเคิร์ตสเกล (Likert scale) 5 ระดับ 1 คะแนน หมายถึง ระดับพฤติกรรมการขับขีน้อยที่สุด จนถึง 5 คะแนน หมายถึง ระดับพฤติกรรมการขับขี้มากที่สุด และแปลผลโดยใช้ค่าเฉลี่ย

4.21 - 5.00 หมายถึง ระดับพฤติกรรมมากที่สุด

3.41 - 4.20 หมายถึง ระดับพฤติกรรมมาก

2.61 - 3.40 หมายถึง ระดับพฤติกรรมปานกลาง

1.81 - 2.60 หมายถึง ระดับพฤติกรรมน้อย

1.00 - 1.80 หมายถึง ระดับพฤติกรรมน้อยที่สุด

ตอน 5 แบบสอบถามปลายเปิด เพื่อให้ผู้ตอบแบบสอบถามแสดงความคิดเห็น และข้อเสนอแนะเพิ่มเติมเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยตามกฎหมายของผู้ปกครองเด็กก่อนวัยเรียน โรงเรียนในสังกัดเทศบาล ในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

แบบสอบถามตอนที่ 3 - 4 ผ่านการวิเคราะห์ความตรงเชิงเนื้อหา (content validity) จากผู้ทรงคุณวุฒิจำนวน 3 ท่าน และมีค่าดัชนีความสอดคล้องตามวัตถุประสงค์ (index of item objective congruence: IOC) มีค่าเท่ากับ .67 - 1.00 และผ่านการตรวจสอบความเที่ยงด้วยสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบาค แบบสอบถามในภาพรวมทั้งฉบับเท่ากับ .923

การพิทักษ์สิทธิ์ งานวิจัยนี้ได้ผ่านการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยนานาชาติแสตมฟอร์ด โดยผู้วิจัยได้

ชี้แจงวัตถุประสงค์ของการศึกษา ประโยชน์ที่จะได้รับแก่ผู้ปกครอง รวมทั้งขอความยินยอมจากผู้ปกครองก่อนตอบแบบสอบถาม และแจ้งกับผู้ปกครองแล้วว่าข้อมูลทั้งหมดจะนำเสนอเป็นภาพรวมเท่านั้น

การเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง และแจกแบบสอบถามให้ตัวอย่างที่เป็นผู้ปกครองของเด็กก่อนวัยเรียน โรงเรียนสังกัดเทศบาล ในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ และใช้รถจักรยานยนต์ในการรับส่งบุตร-หลาน จำนวน 130 ชุด และนำแบบสอบถามมาตรวจสอบความถูกต้องเพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์ทางสถิติต่อไป

การวิเคราะห์ข้อมูล

1. ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะส่วนบุคคล วิเคราะห์โดยใช้สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ การแจกแจงความถี่ ร้อยละ และวิเคราะห์ข้อมูลเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการเกิดอุบัติเหตุและพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ตามกฎหมายของผู้ปกครองเด็กก่อนวัยเรียน โรงเรียนสังกัดเทศบาล ในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ โดยใช้ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน

2. วิเคราะห์ความสัมพันธ์ของปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ การศึกษา อาชีพ รายได้ กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของผู้ปกครองเด็กก่อนวัยเรียน โดยใช้สถิติทดสอบไคสแควร์ (chi-square test) และใช้การวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ (multiple linear regression) สำหรับวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ

ผลการวิจัย

ตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิงร้อยละ 67.69 มีอายุ 31 - 40 ปี ร้อยละ 44.62 การศึกษาระดับปริญญาตรี ร้อยละ 45.38 อาชีพรับจ้าง ร้อยละ 39.23 รายได้ต่อเดือน 10,001-20,000 บาท ร้อยละ 56.92 มีประสบการณ์ในการขับขี่ 7 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 80.00

ลักษณะส่วนบุคคลที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยตามกฎหมายของผู้ปกครองเด็กก่อนวัยเรียน โรงเรียนสังกัดเทศบาล ในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ได้แก่ อาชีพมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยตามกฎหมายของผู้ปกครองเด็กก่อนวัยเรียนในด้านสวมหมวกนิรภัย ใบขับขี่ และการใช้ความเร็วตามที่กำหนด อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < .05$) รายได้มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยตามกฎหมายของผู้ปกครองเด็กก่อนวัยเรียนด้านการสวมหมวกนิรภัย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < .05$) และประสบการณ์ในการขับขี่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยตามกฎหมายของผู้ปกครองเด็กก่อนวัยเรียนในด้านมอเตอร์ไซค์ปลอดภัย ($p < .05$) และการใช้ความเร็วตามที่กำหนด ($p < .001$)

ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการเกิดอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับมากที่สุด เรียงตามลำดับดังนี้ ด้านทัศนคติ ($M = 4.72, SD = .38$) ด้านปทัสถานทางสังคม ($M = 4.27, S.D. = .56$) และด้านการรับรู้ ($M = 4.25, S.D. = .60$) ส่วนด้านการบังคับใช้กฎหมายส่งผลต่อพฤติกรรมอยู่ในระดับมาก ($M = 3.91, S.D. = .77$)

พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยตามกฎหมายของผู้ปกครองเด็กก่อนวัยเรียน โรงเรียนในสังกัดเทศบาล ในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ โดยภาพรวมมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยอยู่ในระดับมากที่สุด มีค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ($M = 4.31, SD = .35$) เมื่อพิจารณารายด้านพบว่า ด้านที่มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยอยู่ในระดับมากที่สุด เรียงตามลำดับดังนี้ ด้านเมาไม่ขับ ($M = 4.54, SD = .36$) ด้านการใช้ความเร็วตามที่กำหนด ($M = 4.45, SD = .55$) ด้านใบขับขี่ ($M = 4.25, SD = .48$) ด้านสวมหมวกนิรภัย ($M = 4.24, SD =$

.69) ส่วนด้านใบขับขี่อยู่ในระดับมาก ได้แก่ ด้านมอเตอร์ไซด์ปลอดภัย ($M = 4.08, SD = 0.75$)

ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยตามกฎหมายของผู้ปกครองเด็กก่อนวัยเรียน โรงเรียนสังกัดเทศบาล ในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ พบว่า ด้านทัศนคติ ด้านปทัสถานทางสังคม ด้านการรับรู้ และด้านการบังคับ

ใช้กฎหมายสามารถร่วมกันอธิบายความแปรปรวนหรือช่วยกันทำนายพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยตามกฎหมายของผู้ปกครองเด็กก่อนวัยเรียน โรงเรียนสังกัดเทศบาล ในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ ได้ร้อยละ 46.3 ($R^2 = .463, R^2_{change} = .445, F = 26.906, p = .000$) โดยปัจจัยด้านทัศนคติไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ (ตาราง 1)

ตาราง 1 การวิเคราะห์ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยตามกฎหมายของผู้ปกครองเด็กก่อนวัยเรียน โรงเรียนในสังกัดเทศบาล ในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

ปัจจัย	B	SE	Beta	t	p
(ค่าคงที่)	2.037	.309		6.593	.000
1. ด้านทัศนคติ	.032	.069	.034	.457	.648
2. ด้านปทัสถานทางสังคม	.248	.045	.390	5.486	.000
3. ด้านการรับรู้	.133	.048	.224	2.759	.007
4. ด้านการบังคับใช้กฎหมาย	.129	.033	.282	3.885	.000

$R^2 = .463, R^2_{change} = .445, F = 26.906, p = .000$

การอภิปรายผลการวิจัย

ระดับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยตามกฎหมายของผู้ปกครองเด็กก่อนวัยเรียน โรงเรียนในสังกัดเทศบาล ในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ พบว่า โดยภาพรวมอยู่ในระดับมากที่สุด เมื่อพิจารณารายด้านพบว่าด้านที่อยู่ในระดับมากที่สุด คือ ด้านเมาไม่ขับ ด้านการใช้ความเร็วตามที่กำหนด ด้านใบขับขี่ และด้านสวมหมวกนิรภัย ส่วนด้านมอเตอร์ไซด์ปลอดภัยอยู่ในระดับมาก ทั้งนี้แสดงให้เห็นว่าหากผู้ปกครองเด็กก่อนวัยเรียนมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยการควบคุมรถจักรยานยนต์ตั้งแต่จุดเริ่มต้น และถึงจุดหมายปลายทางอย่างปลอดภัยด้วยมาตรการ 3ม 1ข 1ร ได้แก่ เมาไม่ขับ หมวกนิรภัย และมอเตอร์ไซด์ปลอดภัย ใบขับขี่และการใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนดก็จะสามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้อย่าง

ปลอดภัยตามกฎหมาย สอดคล้องกับแนวคิดของ ลันด์และโอเนล (Lund & O'Neill, 1986 as cited in Su-angka, 2016) กล่าวว่า พฤติกรรมการขับขี่เป็นการควบคุมยานพาหนะของผู้ขับขี่ตั้งแต่จุดเริ่มต้นไปยังจุดหมายที่ผู้ขับขี่ต้องการ โดยการกระทำของผู้ขับขี่เป็นสิ่งที่สังเกตได้ ซึ่งเป็นแนวทางการดำเนินการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ 3ม 1ข 1ร ประกอบไปด้วย เมาไม่ขับ สวมหมวกนิรภัย มอเตอร์ไซด์ปลอดภัย มีใบอนุญาตขับขี่ และขับขี่ด้วยความเร็วตามกฎหมายกำหนด

ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการเกิดอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับมากที่สุดเรียงตามลำดับดังนี้ ด้านทัศนคติ ด้านปทัสถานทางสังคม และด้านการรับรู้ส่วนด้านการบังคับใช้กฎหมายส่งผลต่อพฤติกรรมอยู่ในระดับมาก จากการศึกษาของ Choochirunwad (2012) ที่ศึกษา

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ภายในเขตเทศบาลนครนครราชสีมา พบว่า ประชาชนในเขตเทศบาลนคร จังหวัดนครราชสีมา มีพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรด้านมอเตอร์ไซด์ปลอดภัยอยู่ในระดับดีมาก

ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยตามกฎหมายของผู้ปกครองเด็กก่อนวัยเรียน โรงเรียนสังกัดเทศบาล ในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ มี 3 ด้าน ได้แก่ ด้านปทัสถานทางสังคม และด้านการบังคับใช้กฎหมาย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 ส่วนด้านการรับรู้ โดยมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ตามลำดับ ทั้งนี้อาจเป็นเพราะการกระทำหรือพฤติกรรมของผู้ปกครองเด็กก่อนวัยเรียนในการขับขี่อย่างปลอดภัยตามกฎหมายเกิดจากความเชื่อเกี่ยวกับพฤติกรรม ความเชื่อเกี่ยวกับปทัสถาน และความเชื่อเกี่ยวกับความสามารถในการควบคุม สอดคล้องกับแนวคิดของไอเซ็น (Ajzen, 1991) ที่มีความเชื่อว่าการกระทำพฤติกรรมต่าง ๆ ของบุคคลนั้นจะถูกชี้นำโดยความเชื่อ 3 ประการ ได้แก่ ความเชื่อเกี่ยวกับพฤติกรรม (behavioral beliefs) ความเชื่อเชิงปทัสถาน (normative beliefs) และความเชื่อเกี่ยวกับความสามารถในการควบคุม (control beliefs) หากบุคคลมีทัศนคติที่ดีต่อการทำพฤติกรรม มีกลุ่มปทัสถานที่มีความสำคัญ และมีอิทธิพลต่อตัวเอง และเขารับรู้ว่าตนเองมีความสามารถที่จะควบคุมพฤติกรรมได้สูง บุคคลก็จะแสดงเจตนาในการทำพฤติกรรมนั้นสูงตามไปด้วย และหากบุคคลมีระดับความสามารถในการควบคุมพฤติกรรมได้จริง และมากเพียงพอด้วยแล้ว ก็จะมีเจตนาในการทำพฤติกรรมนั้นมากขึ้น เมื่อมีโอกาสเพิ่มขึ้น สอดคล้องกับงานวิจัยของ Boonprasom and Phetphum (2017) ที่ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1 - 6 ในสถาบันกวดวิชา

เขตปทุมทอง จังหวัดพิษณุโลก พบว่า ตัวแปรที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ คือ ความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ และการรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ และสอดคล้องกับงานวิจัยของ Tangkamonsri (2016) ที่ศึกษาปัจจัยเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายในเขตภาคเหนือ โดยใช้การวิเคราะห์กลุ่มพหุ พบว่า ผลการตรวจสอบความตรงของโมเดลปัจจัยเชิงสาเหตุที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายในเขตภาคเหนือ ประกอบด้วย 6 องค์ประกอบ ได้แก่ ด้านแรงสนับสนุนจากภาคี ด้านบรรทัดฐานทางสังคม ด้านการรับรู้การควบคุมพฤติกรรม ด้านประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุ ด้านความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และหมวกนิรภัย และด้านพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย

ส่วนด้านทัศนคติพบว่า ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยตามกฎหมายของผู้ปกครองเด็กก่อนวัยเรียนโรงเรียนสังกัดเทศบาล ในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ทั้งนี้อาจเนื่องจากผู้ปกครองเด็กก่อนวัยเรียนให้ความสำคัญกับการปฏิบัติตามกฎหมายที่เกี่ยวกับการจราจร ไม่ดื่มสุราหรือของมีเมาขณะขับขี่ การสวมหมวกนิรภัย การตรวจสภาพรถจักรยานยนต์ก่อนขับขี่ มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ และใช้ความเร็วตามที่กำหนดเป็นประจำอยู่แล้ว จึงทำให้เกิดความปลอดภัยต่อตนเองและผู้อื่น รวมทั้งมีการป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้น จึงทำให้ทัศนคติไม่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยตามกฎหมาย สอดคล้องกับแนวคิดของซูเมอร์ (Sümer, 2003 as cited in Su-angka, 2016) ได้อธิบายเกี่ยวกับทัศนคติว่า เป็นสิ่งสำคัญในการทำให้คนแสดง

พฤติกรรมออกมา เช่น บางคนชอบสงคราม แต่บางคนเกลียดสงคราม หรือบางคนชอบบูหรี บางคนเกลียดบูหรี เป็นต้น จึงกล่าวได้ว่าการรู้ทัศนคติของคนสามารถทำนายพฤติกรรมที่คนจะแสดงออกเป็นการรู้ไว้ก่อนเพื่อหาทางป้องกันและแก้ไขได้ และสอดคล้องกับงานวิจัยของ Boonruksa, Musigapong, Maturachon, and Siwapomrak (2012) ที่ศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี ผลการศึกษาพบว่า ทัศนคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มที่เคยมีประวัติการเกิดอุบัติเหตุ และที่ไม่เคยมีประวัติการเกิดอุบัติเหตุ ไม่แตกต่างกัน

ข้อเสนอแนะ

1. จากผลการวิจัยแสดงให้เห็นว่าควรมีการกำหนดนโยบายและสร้างระบบเครือข่ายความร่วมมือกันระหว่างภาครัฐและภาคเอกชน รวมทั้งภาคประชาชนและชุมชนในท้องถิ่น ที่มุ่งเน้นส่งเสริมพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยตามกฎหมาย และจัดทำโครงการให้ความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจรทางบก เพื่อเสริมสร้างความรู้ความเข้าใจในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยตามกฎหมาย และเพื่อเพิ่มการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุซึ่งจะส่งผลให้เกิดพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ อันก่อให้เกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย และถูกต้องตามกฎหมายมากยิ่งขึ้น

2. อาจมีการทำวิจัยเชิงคุณภาพโดยการสัมภาษณ์ผู้ปกครองเด็กก่อนวัยเรียนที่เคยมีประสบการณ์ในการฝ่าฝืนกฎจราจรและถูกจับกุมเพื่อให้ทราบถึงสาเหตุที่แท้จริงของพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์

เอกสารอ้างอิง

- Ajzen, I. (1991). Theory of planned behavior. *Organizational behavior and human decision processes*, 50, 179-211.
- Boonnuk, T., Rudtanasudjatun, K., Methaphat, C., & Yingratanasuk, T. (2016). Risk factors on behavior and impairments of motorcycle riders in an industrial area affecting the severity of traffic accidents. *Journal of Public Health*, 46(3), 261-270.
- Boonprasom, C., & Phetphum, C. (2017). Factors influencing motorcycle accident prevention behaviors of high school student in Pathumthong Tutor, Phitsanulok province. *Journal of Nursing and Health Sciences*, 11(2), 154-164
- Boonruksa, P., Musigapong, P., Maturachon, T., & Siwapomrak, R. (2012). *Factors related to motorcycle accidents among students of Suranaree university of technology*. Retrieved from <https://core.ac.uk/download/pdf/70944286.pdf>
- Choochirunwad, N. (2012). *Factors affect the behavior of motorcycle riders on complying traffic regulations: Nakhon Ratchasima city municipality*. Retrieved from <http://sutir.sut.ac.th:8080/sutir/handle/123456789/4310>
- Khanthachai, N. (2014). Article: Green, Samuel B. (1991) how many subjects dose it take to do a regression analysis? *multivariate behavioral research*, 26(3), 499-510. *Kasem Bundit Journal*, 15(1), 140-144
- Plitapolkarpim, A. (2004). *Knowledge Management for child safety promotion and injury prevention to public policy*. Retrieved from www.csip.org/csip/autopage/file/KMreport.doc
- Road Safety Thailand Road Safety Policy Foundation. (2015). *Road safety situation report 2015*. Retrieved from <http://www.roadsafetythai.org/Su-angka>
- Su-angka, K. (2016). *A study of young driver behavior that affect the risk of accidents from the motorcycle*. Retrieved from <http://sutir.sut.ac.th:8080/sutir/handle/123456789/5898>
- Tangkamonsri, B. (2016). *Causal factors affecting safety behavior in driving among high school students in the northern region: Multiple group analysis* (dissertation in Ph.D. of educational research, measurement and statistics). Faculty of education, Burapha University, Chonburi.
- Thai Health Promotion Foundation. (2018). *Motorcycle, the risk of road accidents, no. 1*. Retrieved from <http://www.thaihealth.or.th>.