



ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่
รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี
จังหวัดนครราชสีมา

โดย

นางสาวชนิษฐา นานอง
B5141579

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

โครงการศึกษาวิศวกรรมขนส่งเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
วิศวกรรมศาสตร์บัณฑิต
สาขาวิศวกรรมขนส่ง สำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี
ปีการศึกษา 2555

สารบัญ

หน้า

คำนำ

กิตติกรรมประกาศ

บทคัดย่อ

บทที่ 1 บทนำ	1
ที่มาและความสำคัญของปัญหา	1
วัตถุประสงค์	5
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ	5
ขอบเขตการดำเนินการ	5
สมมติฐานในการวิจัย	6
นิยามศัพท์	7
บทที่ 2 การทบทวนเอกสาร	10
ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร	10
ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย	16
พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์	18
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	23
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย	26
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	26
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	28
การสร้างและพัฒนาเครื่องมือ	28
การเก็บรวบรวมข้อมูล	28
การวิเคราะห์ข้อมูล	29
สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์	29

บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	31
บทที่ 5 สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	39
สรุปผลวิจัย	40
อภิปรายผล	42
ข้อเสนอแนะ	44
บรรณานุกรม	46
ภาคผนวก	50
ภาคผนวก ก แบบสอบถามที่ใช้ในวิจัย	51
ภาคผนวก ข ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม	55
ภาคผนวก ค ค่าเฉลี่ย จำนวนและร้อยละของแบบสอบถาม จำแนกเป็นรายชื่อ	67



สารบัญตาราง

	หน้า
แสดงสถิติรับแจ้งผู้ประสพภัยจากรถปี 2012	3
ตารางที่ 1 แสดงจำนวนและร้อยละของข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม	32
ตารางที่ 2 แสดงค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารีจังหวัดนครราชสีมา	34
ตารางที่ 3 แสดงการเปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารีจังหวัดนครราชสีมา ที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน	34
ตารางที่ 4 แสดงการเปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารีจังหวัดนครราชสีมา ที่มีเกรดเฉลี่ยสะสม (GPAX) แตกต่างกัน	35
ตารางที่ 5 แสดงการวิเคราะห์เปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารีจังหวัดนครราชสีมา จำแนกตาม ประสบการณ์ ในการขับขี่รถจักรยานยนต์	36
ตารางที่ 6 เปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา เป็นรายคู่ของประสบการณ์ ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยวิธีเซฟเฟ้	36
ตารางที่ 7 แสดงการวิเคราะห์เปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารีจังหวัดนครราชสีมา จำแนกตาม ประสบการณ์ การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์	37
ตารางที่ 8 เปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาเป็นรายคู่ของประสบการณ์ การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ด้วยวิธีเซฟเฟ้	37

คำนำ

รถจักรยานยนต์เป็นรถที่ประชาชนนิยมใช้กันมากในการเดินทาง โดยเฉพาะการเดินทางระยะใกล้ๆหรือทางไกล เพราะเป็นยานพาหนะที่สะดวกและสามารถเดินทางไปได้ทุกที่ถึง เข้าถึงสถานที่บ้านเรือน ได้ง่าย แต่การเดินทางด้วยรถจักรยานยนต์ก็มีความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากเกิดอุบัติเหตุได้ไม่แตกต่างจากการเดินทางด้วยรถประเภทอื่นๆ ในแต่ละปีจะมีรถจักรยานยนต์ประสบอุบัติเหตุมากกว่ารถประเภทอื่นๆ ซึ่งการเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้งสร้างความเสียหายทั้งการบาดเจ็บและเสียชีวิตที่มากกว่ารถประเภทอื่นๆ ตามที่ท่านเคยได้ทราบจากหน้าหนังสือพิมพ์และสื่ออื่นๆ ปัจจัยที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ที่นำไปสู่การบาดเจ็บและการเพิ่มความรุนแรงในการบาดเจ็บนั้น พบว่า สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุเกือบทุกครั้งมาจากพฤติกรรมของผู้ขับขี่ที่เป็นปัจจัยหลัก รองลงมาเป็นปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม และยานพาหนะ

หมวกนิรภัย จึงเป็นอุปกรณ์ที่สำคัญที่สามารถป้องกันการบาดเจ็บรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุได้ และเป็นเพียงอุปกรณ์ชนิดเดียวที่ผู้ขับขี่สามารถกระทำได้ด้วยตัวเอง ซึ่งมีประสิทธิภาพในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่ จากผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่าผู้ขับขี่ได้ให้ความสำคัญของการใช้หมวกนิรภัย รวมถึงการรับรู้ข้อมูลข่าวสารเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัย พบว่าผู้ขับขี่รับรู้ถึงการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในระดับที่มาก ผู้ขับขี่มีความตระหนักในความปลอดภัยในการเดินทางในระดับมาก แต่ส่วนใหญ่ไม่ค่อยนิยมสวมหมวกนิรภัยในระยะเวลาการเดินทางที่ใกล้ ซึ่งกลับมีความตระหนักในระดับน้อยในเรื่องของการใช้หมวกนิรภัย สิ่งที่สำคัญที่ต้องดำเนินการ คือ การให้ข้อมูลข่าวสารความรู้ การใช้หมวกนิรภัย เพื่อให้ผู้ขับขี่เกิดความตระหนัก และเห็นความสำคัญของการใช้หมวกนิรภัย ก่อนเป็นอันดับแรก และควรมีการรณรงค์อย่างจริงจัง เพราะหมวกนิรภัยเป็นสิ่งเดียวที่ผู้ขับขี่จะสามารถกระทำได้ด้วยตนเองในการขับขี่รถจักรยานยนต์ เพื่อป้องกันตนเองไม่ให้บาดเจ็บรุนแรงจากการเกิดอุบัติเหตุ



ชนิษฐา นานทอง

ผู้วิจัย

กิตติกรรมประกาศ
(Acknowledgement)

โครงการนี้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยความกรุณาจากรองศาสตราจารย์ ดร.วัฒนวงศ์ รัตนวราห
อาจารย์ที่ปรึกษาโครงการที่ให้คำแนะนำ แนวคิดตลอดจนแก้ไขข้อบกพร่องต่างๆมาโดยตลอด จน
โครงการเล่มนี้เสร็จสมบูรณ์ ผู้ศึกษาจึงขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูง และบุคคลท่านอื่น ๆ ที่ไม่ได้
กล่าวนามทุกท่านที่ได้ให้คำแนะนำช่วยเหลือในการจัดทำโครงการ

ข้าพเจ้าใคร่ขอขอบพระคุณผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทุกท่านที่มีส่วนร่วมในการให้ข้อมูลและเป็นที่
ปรึกษาในการทำโครงการเล่มนี้จนเสร็จสมบูรณ์ ซึ่งข้าพเจ้า ขอขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ ที่นี้ด้วย



ขอแสดงความนับถือ
ผู้จัดทำรายงาน

บทคัดย่อ

การประเมินความตระหนักในความปลอดภัยในการเดินทาง มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมของผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งได้ทำการศึกษาในประชากรของกลุ่มนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัดนครราชสีมา เก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม ตัวแปรในการศึกษา ได้แก่ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ตัวแปรตาม ได้แก่ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ผลการศึกษาพบว่า จากการศึกษากลุ่มนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัดนครราชสีมา จำนวนกลุ่มตัวอย่าง 385 คน แบ่งเป็นเพศหญิง 60.0% และเป็นเพศชาย 40.0% ส่วนใหญ่เคยมีประสบการณ์การเกิด อุบัติเหตุแต่ไม่เคยเข้ารับการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาล 48.05 % รองลงมา เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุเข้าการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาล 28.57% มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ตั้งแต่ 5-10 ปี 60.52% น้อยกว่า 5 ปี 25.71%

เพื่อให้ทราบถึงความตระหนักต่อความปลอดภัยในการเดินทางของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัดนครราชสีมาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า โดยภาพรวม นักศึกษามีความตระหนักต่อความปลอดภัยอยู่ในระดับมาก ปัจจัยที่มีผลต่อความตระหนักในความปลอดภัยของนักศึกษา ได้แก่ เพศ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ผลการศึกษาสามารถนำไปใช้เป็นแนวทางในการประเมินคุณภาพชีวิตของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัดนครราชสีมา เพื่อให้มีประสิทธิภาพถึงความตระหนักเรื่องความปลอดภัยในการเดินทางโดยใช้รถจักรยานยนต์ โดยส่งผลให้เกิดอุบัติเหตุที่น้อยที่สุด

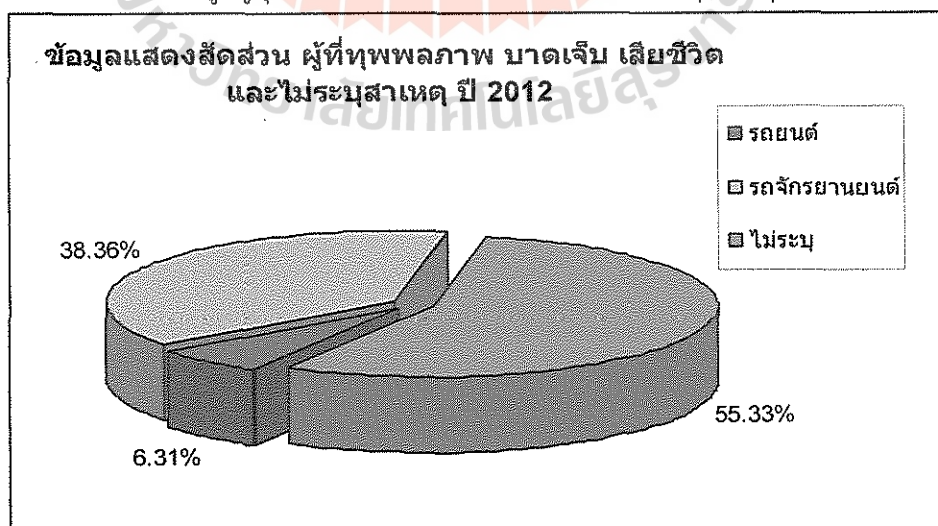
บทที่ 1 บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

จากรายงานของกระทรวงสาธารณสุขปี พ.ศ. 2550-2554 พบว่ามีจำนวนและอัตราการตายต่อประชากร 100,000 คน จำแนกตามสาเหตุที่สำคัญ เกิดจากอุบัติเหตุการจราจรทางถนนทำให้คนไทยเสียชีวิตเป็นอันดับ 2 รองจากโรคมะเร็ง จากรายงานดังกล่าวถือได้ว่าเป็นสัญญาณเตือนถึงความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย ดังนั้นจึงมีความจำเป็นในการพิจารณาหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน เมื่อพิจารณาถึงสาเหตุของอุบัติเหตุและการขับรถตามกฎหมายจราจรโดยต้องแก้แล้ว ปรากฏว่าอุบัติเหตุการจราจรทางบกไม่ได้เกิดจากเคราะห์กรรมแต่อย่างใด แต่เกิดจากพฤติกรรมหรือการกระทำของคนเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งพอสรุปสาเหตุได้ดังนี้ คือ สาเหตุจากบุคคล คนขับรถ เช่น ขับโดยประมาท, ขับรถเร็ว, ขับรถขณะมีเมามา, ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ, คนเดินถนนและข้ามถนน เช่น ไม่ข้ามถนนตรงทางม้าลายหรือสะพานลอย, ข้าม ตัดหน้ารถระยะกระชั้นชิด สาเหตุจากรถ เช่น การนำรถที่อุปกรณ์บกพร่องมาใช้ในทาง เช่น เบรก, ไฟสัญญาณ, กระจกส่องหลัง, ที่ปิดน้ำฝน สาเหตุจากทางและเครื่องหมายสัญญาณ เช่น บริเวณทางแยก, ทางโค้ง, ทางชำรุด, เครื่องหมายสัญญาณชำรุด และ สาเหตุจากธรรมชาติ เช่น ฝนตกหนัก, หมอกลงจัด เป็นต้น

ปัญหาอุบัติเหตุทางจราจรถือเป็นปัญหาสาธารณสุขที่สำคัญของประเทศ ในแต่ละปีมีผู้เสียชีวิตจากปัญหานี้เป็นจำนวนมากโดยเฉพาะช่วงเทศกาลต่างๆ มีการจราจรพลุกพล่านจึงมีผู้ป่วยด้วยอุบัติเหตุทางจราจรมากขึ้น จากรายงานสถิติรับแจ้งผู้ประสบภัยจากรถทั่วประเทศ ปี 2012 พบว่าข้อมูลของผู้ที่ทุพพลภาพ บาดเจ็บ เสียชีวิต ไม่ระบุสาเหตุ และจำแนกตามช่วงอายุ ดังมีรายละเอียดที่แสดงในข้อมูลแสดงสัดส่วน

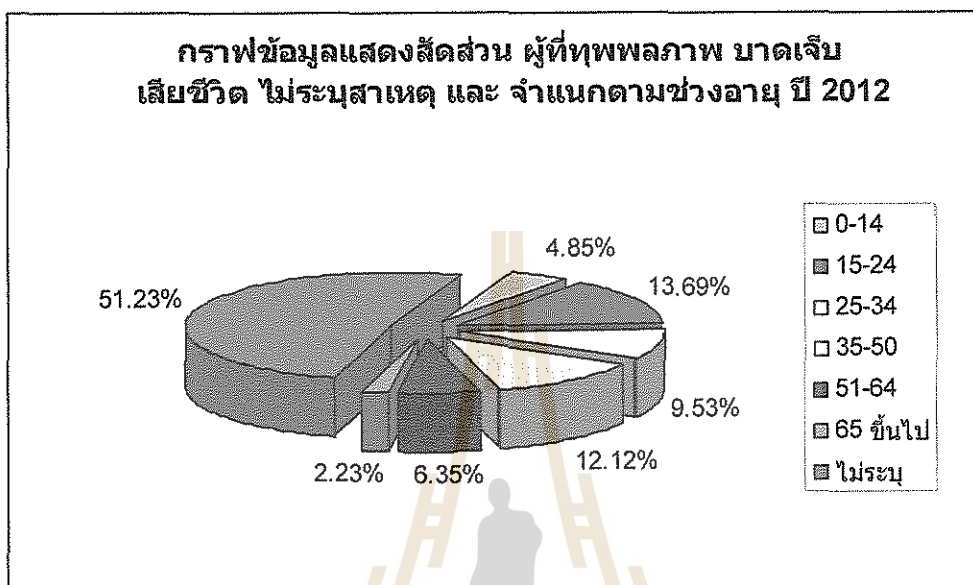
รูปภาพที่ 1 แสดงข้อมูลผู้ทุพพลภาพ บาดเจ็บ เสียชีวิต และไม่ระบุสาเหตุ ปี 2012



ที่มา: ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน ปี 2012.

จากข้อมูลแสดงสัดส่วนจะเห็นได้ว่ามีผู้ที่ทุพพลภาพ บาดเจ็บ เสียชีวิต และไม่ระบุสาเหตุ ซึ่งพบว่า ไม่ระบุสาเหตุมีจำนวนที่มากที่สุดคือร้อยละ 55.33 รองลงมาคือรถจักรยานยนต์มีจำนวนร้อยละ 38.36 และรถยนต์มีจำนวนร้อยละ 6.31 ตามลำดับ

รูปภาพที่ 2 แสดงข้อมูลผู้ทุพพลภาพ บาดเจ็บ เสียชีวิต ไม่ระบุสาเหตุ และจำแนกตามช่วงอายุ ปี 2012



ที่มา: ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน ปี 2012

จากข้อมูลแสดงสัดส่วนจะเห็นได้ว่ามีผู้ที่ทุพพลภาพ บาดเจ็บ เสียชีวิต และไม่ระบุสาเหตุ ซึ่งแยกตามช่วงอายุปี 2012 พบว่า ไม่ระบุสาเหตุมีจำนวนร้อยละ 51.23 ซึ่งมีลำดับที่มากที่สุดรองลงมา คือช่วงอายุตั้งแต่ 15-24 ปี มีจำนวนร้อยละ 13.69 และช่วงอายุ 0-14ปีมีจำนวนร้อยละ 12.12 ซึ่งมีลำดับที่น้อยที่สุดที่จำแนกตามช่วงอายุ

รถจักรยานยนต์นับว่าเป็นยานพาหนะที่ประชาชนนิยมใช้ จะเห็นได้จากสถิติจำนวนรถที่จดทะเบียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 พบว่า มีสถิติจำนวนรถจดทะเบียนใหม่ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ปี พ.ศ. 2555 สำนักงานขนส่งจังหวัดนครราชสีมา จำนวน 70,363 ซึ่งเป็นยานพาหนะที่จดทะเบียนมากที่สุด (กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก) จากจำนวนของยานพาหนะที่เพิ่มขึ้นทุกปีนั้น ย่อมส่งผลกระทบต่อปัญหาอุบัติเหตุจราจรตามมา โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหาอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ จึงนับว่าเป็นปัญหาที่ก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งทางด้านร่างกายและจิตใจของผู้บาดเจ็บและครอบครัว อีกทั้งยังก่อให้เกิดความเสียหายทั้งทางด้านเศรษฐกิจ และสังคมของประเทศชาติอีกด้วย จังหวัดนครราชสีมา เป็นจังหวัดหนึ่งที่มีปัญหาอุบัติเหตุจราจร ซึ่งจะเห็นได้จากสถิติในแต่ละปีจะพบว่า ปัญหาอุบัติเหตุจราจรเป็นสาเหตุการตายที่สำคัญอันดับต้นๆเมื่อเปรียบเทียบกับสาเหตุการตายจากโรคอื่นๆ ดังรายละเอียดที่แสดงในตารางที่ 1

จากข้อมูลแสดงสัดส่วนจะเห็นได้ว่ามีผู้ที่ทุพพลภาพ บาดเจ็บ เสียชีวิต และไม่ระบุสาเหตุ ซึ่งแยกตามช่วงอายุปี 2012 พบว่า ไม่ระบุสาเหตุมีจำนวนร้อยละ 51.23 ซึ่งมีลำดับที่มากที่สุดรองลงมา คือช่วงอายุตั้งแต่ 15-24 ปี มีจำนวนร้อยละ 13.69 และช่วงอายุ 0-14ปีมีจำนวนร้อยละ 4.85 ซึ่งมีลำดับที่น้อยที่สุดที่จำแนกตามช่วงอายุ

รถจักรยานยนต์นับว่าเป็นยานพาหนะที่ประชาชนนิยมใช้ จะเห็นได้จากสถิติจำนวนรถที่จดทะเบียน ณ วันที่ 31 ธันวาคม 2555 พบว่า มีสถิติจำนวนรถจดทะเบียนใหม่ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบก ปี พ.ศ. 2555 สำนักงานขนส่งจังหวัดนครราชสีมาจำนวน 70,363 ซึ่งเป็นยานพาหนะที่จดทะเบียนมากที่สุด (กลุ่มสถิติการขนส่ง กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก) จากจำนวนของยานพาหนะที่เพิ่มขึ้นทุกปีนั้น ย่อมส่งผลกระทบต่อให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุจราจรตามมา โดยเฉพาะอย่างยิ่งปัญหาอุบัติเหตุจราจรจากรถจักรยานยนต์ จึงนับว่าเป็นปัญหาที่ก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งทางด้านร่างกายและจิตใจของผู้บาดเจ็บและครอบครัว อีกทั้งยังก่อให้เกิดความเสียหายทั้งทางด้านเศรษฐกิจ และสังคมของประเทศชาติอีกด้วย จังหวัดนครราชสีมา เป็นจังหวัดหนึ่งที่มีปัญหาอุบัติเหตุจราจร ซึ่งจะได้จากสถิติในแต่ละปีจะพบว่า ปัญหาอุบัติเหตุจราจรเป็นสาเหตุการตายที่สำคัญอันดับต้นๆ เมื่อเปรียบเทียบกับสาเหตุการตายจากโรคอื่นๆ ดังรายละเอียดที่แสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 แสดงสถิติรับแจ้งผู้ประสบภัยจากรถปี 2012

จังหวัด	ทุพพลภาพ	บาดเจ็บ	เสียชีวิต	ไม่ระบุ	รวม
นครราชสีมา	72	22,972	322	1,398	24,764
อุดรธานี	38	15,365	222	561	16,186
อุบลราชธานี	54	12,830	129	554	13,567
บุรีรัมย์	51	12,760	146	255	13,212
ขอนแก่น	56	10,723	172	1,005	11,956
ศรีสะเกษ	28	9,053	149	742	9,972
สกลนคร	30	7,316	135	440	7,921
สุรินทร์	14	6,520	118	379	7,031
ร้อยเอ็ด	41	5,732	107	939	6,819
มหาสารคาม	25	5,709	106	635	6,475
สระบุรี	21	5,355	165	443	5,984
เลย	16	4,496	97	229	4,838
ยโสธร	7	4,346	64	279	4,696

กาฬสินธุ์	37	3,616	76	564	4,293
หนองบัวลำภู	7	3,992	43	163	4,205
ชัยภูมิ	11	3,706	104	289	4,110
หนองคาย	33	3,568	51	231	3,883
อำนาจเจริญ	11	2,389	25	1,145	3,570
นครพนม	14	2,376	54	189	2,633
บึงกาฬ	11	2,122	24	107	2,264
มุกดาหาร	3	1,559	34	100	1,696
รวม ทั้ง ภูมิภาค	580	146,505	2,343	10,647	160,075

ที่มา: ระบบรับแจ้ง E-Claim ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ

จากข้อมูลการรายงานสถิติรับแจ้งผู้ประสบภัยจากรถปี 2012 ของศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุจะเห็นได้ว่า จังหวัดนครราชสีมาเป็นจังหวัดที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด รองลงมาได้แก่ จังหวัดอุดรธานี และจังหวัดอื่นๆ ตามลำดับ สำหรับสาเหตุที่รถจักรยานยนต์เกิดอุบัติเหตุมาก อาจเนื่องมาจากประชาชนนิยมใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะ ดังจะเห็นได้จากข้อมูลการจดทะเบียนรถจักรยานยนต์ของสำนักงานขนส่งจังหวัดนครราชสีมา

จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้น ทำให้ผู้วิจัยสนใจที่จะศึกษา ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัดนครราชสีมา จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจร จะพบมากในกลุ่มวัยรุ่นช่วงอายุ 15-24 ปี ประกอบกับนักศึกษาเป็นกลุ่มที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากเป็นวัยรุ่น และเป็นช่วงวัยที่มีความคิดคะนอง โดดเิน แข่งขัน ชอบท้าทายในเรื่องต่างๆ โดยเฉพาะอย่างยิ่งในเรื่องของการขับขี่รถจักรยานยนต์ สำหรับปัญหาอุบัติเหตุจราจรนั้น เป็นปัญหาที่ส่งผลกระทบต่อความเสียหายหลายด้านด้วยกันได้แก่ ด้านเศรษฐกิจของประเทศชาติที่ต้องสูญเสียงบประมาณค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลแก่ผู้บาดเจ็บ ความเสียหายในด้านบุคลากรของประเทศชาติ เพราะผู้บาดเจ็บ พิการ หรือเสียชีวิต ส่วนใหญ่อายุยังไม่มากนัก ซึ่งเป็นวัยที่เป็นกำลังของประเทศชาติ ตลอดจนสภาพจิตใจของผู้ที่ประสบอุบัติเหตุ ตลอดจนญาติพี่น้องและผู้ที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นการป้องกันการสูญเสียทรัพยากรบุคคลและสภาพเศรษฐกิจของประเทศชาติ ดังนั้น ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษา สาเหตุที่เป็นปัจจัยสำคัญของพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา เพื่อผลที่ได้จากการศึกษาวิจัยจะได้นำไปใช้เป็นแนวทางการป้องกันปัญหาอุบัติเหตุ กำหนดนโยบาย และมาตรฐานในการวางแผนป้องกันและแก้ไขปัญหา ตลอดจนเป็นแนวทางในการจัดการศึกษา โครงการต่างๆ เพื่อเสริมสร้างศักยภาพของบุคคลในสถานศึกษาในโอกาสต่อไป

1.2 วัตถุประสงค์

1. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัดนครราชสีมา กับผลการเรียนเฉลี่ยสะสม (GPAX)
2. เพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของ นักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัดนครราชสีมา จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

1.3 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

ผลการศึกษาเพื่อได้ ทราบความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัดนครราชสีมา กับผลการเรียนเฉลี่ยสะสม (GPAX) ความคิดเห็นต่อการสวมหมวกนิรภัยในการขับขี่ยานพาหนะ และเหตุผลที่สวมหรือไม่สวมหมวกนิรภัย ซึ่งข้อมูลเหล่านี้เพื่อประเมินสภาพปัญหา เพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของ นักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัดนครราชสีมา ซึ่งจำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

1.4 ขอบเขตการดำเนินการ

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยสนใจศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัดนครราชสีมา จึงได้กำหนดขอบเขต ของการวิจัยไว้ดังนี้

1.4.2 ขอบเขตด้านประชากร

ประชากรที่ศึกษาได้แก่ นักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัดนครราชสีมา ที่กำลังศึกษาระดับปริญญาตรี ชั้นปีที่1 ปีที่ 2 ปีที่ 3 ปีที่ 4 และปีอื่นๆ ปีการศึกษา 2555 ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาเรียน จำนวน 9,970 คน

1.4.2 ขอบเขตด้านกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ นักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัดนครราชสีมา ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาเรียน จำนวน 385 คน ซึ่งได้มาจากการคำนวณขนาด

ของกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรของทาโร ยามาเน่ (Taro Yamane, 1973:125) ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 สำหรับความคลาดเคลื่อนร้อยละ 5 และใช้การสุ่มตัวอย่างแบบแบ่งชั้น (Stratified Random Sampling) ตามสัดส่วนประชากร

ยามาเน่ (Taro Yamane) ได้พัฒนาสูตรขึ้นมาเพื่อใช้ในการคำนวณหาขนาดของกลุ่มตัวอย่าง ดังนี้

$$N = \frac{N}{1 + N(e)^2}$$

e	คือ	ความคลาดเคลื่อนของการเลือกตัวอย่าง
N	คือ	ขนาดของประชากร
n	คือ	ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

1.4.3 ขอบเขตด้านตัวแปร

ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ มีดังต่อไปนี้

1.4.3.1 ตัวแปรอิสระ ได้แก่ ปัจจัยส่วนบุคคล คือ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

1.4.3.2 ตัวแปรตาม ได้แก่ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

1.5 สมมติฐานในการวิจัย

1. นักศึกษาที่มีผลการเรียนเฉลี่ยสะสม (GPAX) แตกต่างกันมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยแตกต่างกัน

2. นักศึกษาที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกันมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

3. นักศึกษาที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

4. นักศึกษาที่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

1.6 นิยามศัพท์

1. รถจักรยานยนต์ หมายถึง รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟหรือพลังงานอื่น และมีล้อไม่เกิน 2 ล้อ

2. ระดับการศึกษา หมายถึง ระดับของการศึกษาที่นักศึกษา กำลังศึกษาอยู่ในปีการศึกษา 2555 ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้เป็นระดับปริญญาตรี

3. ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง ระยะเวลา นับเป็นจำนวนปีเต็ม ที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เริ่มขับขี่รถจักรยานยนต์จนถึงปัจจุบัน ในการศึกษาครั้งนี้แบ่งออกเป็น

3.1 น้อยกว่า 5 ปี

3.2 ตั้งแต่ 5 -10 ปี

3.3 มากกว่า 10 ปีขึ้นไป

4. ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง การที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ว่าจะเกิดรุนแรงหรือเล็กน้อย โดยมีประสบการณ์ที่ต้องไปพักรักษาตัวหรือเข้ารับการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาล ได้แก่ โรงพยาบาล สถานีอนามัย หรือคลินิก ในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ ได้แบ่งเป็น

4.1 เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์และเคยเข้ารับการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาล

4.2 เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แต่ไม่ถึงขั้นเข้ารับการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาล

4.3 ไม่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

5. เกรดเฉลี่ยสะสม (GPAX) หมายถึง เกรดเฉลี่ยทั้งหมดตลอดหลักสูตรที่นักศึกษาได้ลงทะเบียนจนถึงปัจจุบัน

6. วัยรุ่น คือ ขั้นตอนของการเปลี่ยนแปลงและพัฒนาทางร่างกายและจิตใจของมนุษย์ ซึ่งเกิดขึ้นในช่วงระยะเวลาระหว่างวัยเด็กจนถึงวัยผู้ใหญ่ มีการเปลี่ยนแปลงทางชีววิทยา (เช่น ระบบสืบพันธุ์) ทางจิตวิทยา และทางสังคม การสิ้นสุดของการเป็นวัยรุ่นและเข้าสู่ผู้ใหญ่ค่อนข้างมีความแตกต่างกันในแต่ละประเทศหรือตามกลุ่มสังคม ซึ่งจะเห็นได้จากการที่บุคคลนั้นได้รับความเชื่อมั่นหรือไว้วางใจให้ทำหน้าที่หรืองานต่างๆ เช่น การขับขี่ยานพาหนะ การมีความสัมพันธ์ทางเพศ การเป็นทหาร การเลือกตั้ง หรือการแต่งงาน เป็นต้น การเป็นวัยรุ่นมักจะสอดคล้องกับการเพิ่มขึ้นของเสรีภาพที่ได้รับจากพ่อแม่หรือผู้ปกครอง หรือสิทธิตามกฎหมายหรือความสามารถในการตัดสินใจในบางเรื่องโดยไม่ต้องขอความยินยอม

7. พฤติกรรม หมายความว่า การแสดงและกิริยาท่าทางซึ่งสิ่งมีชีวิต ระบบหรืออัตลักษณ์ ประดิษฐ์ ที่เกิดร่วมกันกับสิ่งแวดล้อม ซึ่งรวมระบบอื่นหรือสิ่งมีชีวิตโดยรวมเช่นเดียวกับสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ พฤติกรรมเป็นการตอบสนองของระบบหรือสิ่งมีชีวิตต่อสิ่งเร้าหรือการรับเข้าทั้งหลาย ไม่ว่าจะป็นภายในหรือภายนอก มีสติหรือไม่มีสติระลึก ชัดเจนหรือแอบแฝง และโดยตั้งใจหรือไม่ตั้งใจ

ชีววิทยา

ในมนุษย์ เชื่อกันว่าพฤติกรรมส่วนใหญ่อยู่ภายใต้การควบคุมของระบบต่อมไร้ท่อและระบบประสาท และเป็นที่ยืนยันทั่วไปว่า ความซับซ้อนในพฤติกรรมของสิ่งมีชีวิตสัมพันธ์กับความซับซ้อนของระบบประสาท ทว่าไปแล้ว สิ่งมีชีวิตที่มีระบบประสาทซับซ้อนกว่ามีความสามารถสูงกว่าในการเรียนรู้การตอบสนองใหม่ ๆ และดังนั้น จึงสามารถปรับเปลี่ยนพฤติกรรมได้ พฤติกรรมมีทั้งที่มีมาแต่กำเนิดหรือเกิดจากการเรียนรู้ อย่างไรก็ตาม การวิจัยปัจจุบันในโครงการจุลินทรีย์มนุษย์ (Human Micro biome Project) ชี้ความเป็นไปได้ที่ว่า พฤติกรรมมนุษย์อาจถูกควบคุมโดยองค์ประกอบของประชากรจุลินทรีย์ภายในร่างกายมนุษย์ พฤติกรรมสามารถถือได้ว่าเป็นการแสดงออกของสิ่งมีชีวิตซึ่งเปลี่ยนแปลงความสัมพันธ์กับสิ่งแวดล้อมรอบตัว พฤติกรรมนำสัญญาณออกจากสิ่งมีชีวิตสู่สิ่งแวดล้อม

จิตวิทยา

พฤติกรรมมนุษย์ และพฤติกรรมของสิ่งมีชีวิตอื่นและกลไก สามารถเป็นได้ทั้งที่พบได้ทั่วไป ผิดปกติ ยอมรับได้ หรือยอมรับไม่ได้ มนุษย์ประเมินการยอมรับได้ของพฤติกรรมโดยใช้บรรทัดฐานทางสังคมและควบคุมพฤติกรรมด้วยวิธีการควบคุมทางสังคม ในทางสังคมวิทยา พฤติกรรมถูกมองว่าไม่มีความหมาย คือ การไม่ถูกชี้แนะโดยบุคคลอื่นและดังนั้นจึงเป็นการแสดงออกที่พื้นฐานที่สุดของมนุษย์ แม้ว่าพฤติกรรมสามารถมีส่วนในการวินิจฉัยความผิดปกติ อาทิ กลุ่มอาการออทิซึม (autism spectrum disorders) พฤติกรรมสัตว์ได้รับ

การศึกษาในจิตวิทยา พฤติกรรมวิทยา นิเวศวิทยาพฤติกรรม และชีวสังคมวิทยา เปรียบเทียบ ตามค่านิยมทางจริยธรรม พฤติกรรมมนุษย์ยังอาจขึ้นอยู่กับพฤติกรรมทั่วไป ผิดปกติ ที่ยอมรับได้หรือยอมรับไม่ได้ของผู้อื่น

พฤติกรรมกลายมาเป็นแนวคิดที่สำคัญในจิตวิทยาคริสต์ศตวรรษที่ 20 ด้วยการปรากฏขึ้นของกระบวนทัศน์ ที่ในภายหลังรู้จักกันในชื่อ "พฤติกรรมนิยม" (behaviorism) พฤติกรรมนิยมเป็นปฏิกิริยาต่อต้านจิตวิทยาที่ว่าด้วยองค์ประกอบของจิต (faculty psychology) ซึ่งมีวัตถุประสงค์เพื่อมองลึกเข้าไปในจิตใจหรือทำความเข้าใจจิตใจโดยปราศจากประโยชน์ของการทดสอบทางวิทยาศาสตร์ พฤติกรรมนิยมตั้งมั่นในการทำงานเฉพาะ แต่กับสิ่งที่มองเห็นหรือจับต้องได้ และในมุมมองแรกเริ่มของจอห์น บี. วัตสัน ผู้ก่อตั้งสาขาวิชาดังกล่าว ไม่มีสิ่งใดจะอนุมานได้ในเรื่องธรรมชาติของอัตลักษณ์ที่เป็นก่อให้เกิดพฤติกรรมนั้น การเปลี่ยนแปลงมุมมองของวัตสันต่อมาและ "การวางเงื่อนไขแบบดั้งเดิม" นำไปสู่การเป็นที่นิยมของการวางเงื่อนไขของผลของการกระทำ (operant conditioning) หรือ "พฤติกรรมนิยมสุดขั้ว" (radical behaviorism)

8. หมวกนิรภัย หมายความว่า หมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่ และโดยสารรถจักรยานยนต์

9. ปัจจัยส่วนบุคคล หมายถึง คุณลักษณะส่วนตัวของกลุ่มตัวอย่าง ประกอบด้วย

9.1. เพศ หมายถึง เพศของกลุ่มตัวอย่าง คือ เพศชายและเพศหญิง

9.2. อายุ หมายถึง ระยะเวลา นับตั้งแต่เกิดจนถึงปีของข้าราชการตำรวจที่ตอบแบบสอบถาม โดยนับอายุเต็มปีบริบูรณ์

9.3. ระดับการศึกษา หมายถึง วุฒิการศึกษาสูงสุดที่ได้รับตามระบบการศึกษาปัจจุบันของกลุ่มตัวอย่าง

9.4. สถานภาพสมรส หมายถึง สถานะ การครองคู่ในปัจจุบันของกลุ่มตัวอย่าง

บทที่ 2

การทบทวนเอกสาร

ในการวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัดนครราชสีมา ผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมาเป็นแนวทางและสร้างกรอบแนวคิดในการวิจัย โดยได้เสนอตามลำดับดังนี้

ส่วนที่ 1 ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร

ความหมายของอุบัติเหตุ

ตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตสถาน พ.ศ.2525 ได้ให้ความหมายของคำว่า อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด ความบังเอิญเป็น

อุบัติเหตุจราจร หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นในถนน โดยการบังเอิญหรือขาดความระมัดระวัง หรือ ความประมาทของผู้ใช้ถนน (ศราวดี พันัสชาว 2525: 6)

อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่มีใครคาดคิด ไม่ได้ตั้งใจให้เกิดขึ้นไม่มีการวางแผนไว้ล่วงหน้า และไม่สามารถควบคุมได้ (เฉลิมชัย ชัยกิตติภรณ์ และชัยยะ พงษ์พานิช, 2533)

อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง การเกิดเหตุการณ์ไม่คาดคิด เนื่องจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ว่าจะเป็นการเฉี่ยว การชนก็ตาม ทำให้ร่างกายได้รับบาดเจ็บ และทรัพย์สินเสียหาย

(อลิสสา จันทร์เรือง 2545)

สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ

ได้สรุปสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมีดังนี้

1. เกิดจากการมีเจตคติและความเชื่อที่ผิดๆ ได้แก่ การมีความเชื่อที่ว่าอุบัติเหตุเป็นเรื่องของ โชคลาง โชคชะตา เรื่องของดวงหรือการกระทำของผีสิงเทวดา เป็นต้น ผลกระทบจากการมีความเชื่อที่ผิดทำให้ ขาดความระมัดระวัง ประมาทเลินเล่อ ไม่ปฏิบัติตามคำเตือน ชอบฝ่าฝืนกฎระเบียบของสังคม เป็นต้น
2. สภาวะทางด้านจิตใจไม่ปกติ บุคคลประเภทนี้เป็นคนเจ้าอารมณ์ โมโหง่าย เช่น ชอบขับรถด้วยความเร็ว แข่งข้ายแข่งขวออย่างหวาดเสียว บางคนอารมณ์อ่อนไหวง่าย ขาดสมาธิ และสมองสั่งงานช้า สิ่งเหล่านี้เป็นข้อบกพร่องทางจิต ที่เป็นชนวนของการเกิดอุบัติเหตุ
3. การไม่มีระเบียบวินัย การไม่ยอมรับรู้ในสิ่งที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย อยากทำอะไรก็ทำโดยไม่เกรงใจใคร เช่น การขับรถ การจอดรถไม่เป็นที่หรือกีดขวางการจราจร เป็นต้น
4. การปฏิบัติงานที่ไม่ปลอดภัย อุบัติเหตุที่มักพบเสมอ ถ้าหากไม่มีการตรวจสอบสภาพความพร้อมของงานต่างๆ
5. สภาพทางร่างกายของบุคคล ซึ่งมีส่วนสำคัญที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ ดังนั้นการที่จะป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ควรตรวจสอบสภาพร่างกายให้พร้อมก่อน
6. สาเหตุอื่นที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ การขาดความรู้ ขาดประสบการณ์ ไม่มีทักษะ ไม่มีการบังคับให้ปฏิบัติตามกฎแห่งความปลอดภัย และไม่มีการแก้ไขข้อบกพร่อง เป็นต้น (ณรงค์ ณ เชียงใหม่ 2532: 7-9)

เมื่อพิจารณาถึงสาเหตุของอุบัติเหตุและการขับรถตามกฎหมายจราจรโดยย่อแล้ว ปรากฏว่าอุบัติเหตุจราจรทางบกไม่ได้เกิดจากเคราะห์กรรมแต่อย่างใด แต่เกิดจากพฤติกรรมหรือการกระทำของคนเป็นส่วนใหญ่ ซึ่งพอสรุปสาเหตุได้ดังนี้คือ สาเหตุจากบุคคล คนขับรถ เช่น ขับโดยประมาท, ขับรถเร็ว, ขับรถขณะมีเมามา, ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ, คนเดินถนนและข้ามถนน เช่น ไม่ข้ามถนนตรงทางม้าลายหรือสะพานลอย, ข้าม ตัดหน้ารถระยะกระชั้นชิด สาเหตุจากรถ เช่น การนำรถที่อุปกรณ์บกพร่องมาใช้ในทาง เช่น เบรก, ไฟสัญญาณ, กระจกส่องหลัง, ที่ปัดน้ำฝน สาเหตุจากทางและเครื่องหมายสัญญาณ เช่น บริเวณทางแยก, ทางโค้ง, ทางชำรุด, เครื่องหมายสัญญาณชำรุดและสาเหตุจากธรรมชาติ เช่น ฝนตกหนัก, หมอกกลบจัด เป็นต้น (เกียรติสุดา ถาวรศักดิ์)

สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจร

อุบัติเหตุบนท้องถนนส่วนใหญ่เกิดขึ้นจาก การที่ผู้ขับขี่ขาดการคาดคะเนถึงอันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้ทุกที่ ทุกเวลาจึงทำให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงหรือโศกนาฏกรรมอันใหญ่หลวงได้ และยานพาหนะที่เป็นต้นเหตุของการเกิดอุบัติเหตุอีกประการหนึ่งก็คือ รถจักรยานยนต์นั่นเอง การเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่แล้ว เป็นผลจากพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยของคนขับขี่หรือผู้ใช้รถใช้ถนนหรือจากสิ่งแวดล้อมที่เป็นอันตราย การที่จะป้องกันอุบัติเหตุได้นั้น จะต้องทราบถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุก่อน

1. ความบกพร่องของคน ในตัวคนเรานั้นประกอบด้วยกายและจิต ถ้ามีความบกพร่องส่วนใดส่วนหนึ่งเกิดขึ้น ก็จะเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุได้

1.1 ความบกพร่องทางกาย ได้แก่ความผิดปกติของอวัยวะต่าง ๆ เช่น สายตาสั้น ตาบอดสี หูตึง การมีโรคประจำตัว เช่น โรคหัวใจ โรคลมชัก โรคเบาหวาน ความบกพร่องเหล่านี้ จะทำให้มีปฏิกิริยาตอบสนองเชื่องช้า ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุ

1.2 ความบกพร่องทางจิตและอารมณ์ ผู้มีอารมณ์ขุ่นมัว, โกรธ, แค้นเคืองและผิดหวัง จะแสดงออกทางการกระทำ ต่าง ๆ ที่ไม่ปลอดภัย การเสพสารเสพติดชนิดต่าง ๆ จะทำให้มีการเปลี่ยนแปลงทางร่างกายและจิตใจ อาทิ การใช้ยากระตุ้นเพื่อให้ร่างกายทำงานได้นานกว่าปกติไม่เมื่อยง่วง สามารถขับรถ ได้นานขึ้นนั้น ในระยะเวลานานจะทำให้สมองและร่างกายถูกกระตุ้นอยู่เสมอ โดยไม่ได้รับการพักผ่อน ร่างกายจะต้องถูกฝืนให้ทำงานหนักอยู่ตลอดเวลา ในที่สุดก็จะทำให้สุขภาพทรุดโทรมทั้งร่างกายและจิตใจ ประสาทไม่สั่งการจึงควบคุมตนเองไม่ได้ เกิดอาการหลับในขณะทำงานเนื่องจากหมดฤทธิ์ยา คุ่มคลั่ง ประสาทหลอน จะเห็นได้จากผู้เสพยาบ้าขณะขับรถ อีกทั้งยังก่อให้เกิดปัญหาทางอาชญากรรมได้โดยไม่รู้ตัว การดื่มสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ เป็นสาเหตุสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุเพราะ เมื่อดื่มสุราจนระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูง จะมีผลกดประสาท ความคิดอ่านสับสน การตอบสนองของร่างกายช้าลง การคาดคะเนในระยะทางผิดพลาด สมรรถภาพในการเห็น การได้ยินลดลง ขาดการควบคุมตนเองทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

2. การบกพร่องของรถ ส่วนประกอบของรถ เช่น ยาง ระบบห้ามล้อ เครื่องจักรกล อะไหล่หรือวัสดุของใช้ที่เก่าชำรุด เสื่อมสภาพ ก็ยิ่งก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้บ่อยยิ่งขึ้น

3. การขาดความรู้ความรู้อาจไม่ถึงการณนั้น จะเป็นอีกสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ เพราะปัจจุบัน ความก้าวหน้าทางเทคโนโลยียานยนต์ใหม่ ๆ เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว คนเราไม่มี

ความคุ้นเคยกับเทคโนโลยีเหล่านี้ ทำให้เกิดอันตรายได้ เช่น การปรับแต่งเครื่องยนต์ให้สามารถทำงานได้เกินกำลังของเครื่องยนต์ที่ผลิตได้มาตรฐานของโรงงาน

4. สภาพดิน ฟ้า อากาศและสิ่งแวดล้อมได้แก่ ฝน พายุ ฟ้าผ่า น้ำท่วม หมอกจัด ควีนไฟหนา ทึบ ถนนที่ขรุขระ เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุขนาดใหญ่ได้

5. พฤติกรรมและนิสัยที่ไม่ปลอดภัย การกระทำที่เกิดจากความคึกคะนอง นิสัยประมาท เลินเล่อ การกระทำตามใจชอบ โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่น ขาดวินัย ล้วนนำอันตรายมาสู่ตนเองและผู้อื่นเสมอ

6. การขาดทักษะหรือความชำนาญผู้ขับขี่ที่สามารถขับขี่ได้อย่างมีประสิทธิภาพนั้น ต้องสามารถตอบสนองต่อสภาพการจราจรที่ย่างยาก สับสน ผิดปกติได้ดี การที่ไม่ได้เรียนขับขี่ รถจักรยานยนต์อย่างถูกวิธีก็เป็นสาเหตุอย่างหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ

7. การมีเจตคติที่ไม่ถูกต้องเจตคติเป็นสิ่งสำคัญที่สุดของขับขี่ ผู้ขับขี่มีเจตคติไม่ดีและไม่ถูกต้อง จะเป็นคนที่เป็อันตรายที่สุดบนท้องถนน เช่น การผัดวันประกันพรุ่งในการซ่อมแซม เครื่องยนต์ที่ขรุขระ การขับรุดผ่านในขณะที่สัญญาณไฟจราจรสีแดงติดอยู่ และเห็นว่าฝั่งตรงข้ามไม่มีรถ สิ่งเหล่านี้มักทำให้เกิดอันตรายโดยไม่คาดคิดได้เสมอ

8. การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรการใช้รถใช้ถนนร่วมกับผู้อื่น ทุกคนมีหน้าที่ที่จะต้องปฏิบัติตามกฎจราจร เพื่อให้การใช้รถใช้ถนนประสานสอดคล้องกับบุคคลอื่นในทุก ๆ สถานการณ์ เพื่อหลีกเลี่ยงการเกิด อุบัติเหตุและจะต้องระวังเผื่อไว้สำหรับเหตุการณ์เฉพาะหน้าที่คาดไม่ถึง เช่น การกระทำผิดกฎจราจรของผู้ใช้ถนนรายอื่น ๆ

9. ความบกพร่องของกฎหมายการมีกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ ที่เก่าไม่ทันสมัยต่อความเปลี่ยนแปลงของสังคม รวมทั้งความย่อหย่อนในการใช้กฎหมาย ล้วนอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงได้ทั้งสิ้น (การขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย)

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข ได้สรุปสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดังนี้

1. การดื่มสุราแล้วขับขี่รถจักรยานยนต์ จากสถิติ พบว่า ร้อยละ 50 ของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ มีสาเหตุจากการดื่มสุรา หรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ หากมีระดับ

แอลกอฮอล์ในเลือดสูงกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ฤทธิ์ของแอลกอฮอล์จะไปกีดการทำงาน ของสมอง ทำให้สั่งงานช้าลง การตัดสินใจช้า กระยะยืมผิดพลาดและทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

2. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรหรือไม่รู้กฎจราจรจึงทำให้เกิดอุบัติเหตุ
3. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่ได้รับการฝึกหัดการขับขี่อย่างถูกวิธี ส่วนใหญ่จะฝึกหัดขับขี่กันเอง ทำให้ไม่มีความชำนาญในการหลีกเลี่ยงอันตราย ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้บ่อยและพบว่ามากกว่า ร้อยละ 50 ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่มีใบอนุญาตขับขี่
4. ขาดการตรวจสอบสภาพรถก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ เครื่องยนต์บกพร่อง ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้

การป้องกันอุบัติเหตุจราจร

การป้องกันอุบัติเหตุจราจร ต้องมีความพร้อม 5 ข้อดังนี้

1. ความพร้อมของสภาพร่างกายและจิตใจ
 - ผู้ขับขี่ต้องไม่มีความบกพร่องของสภาพร่างกาย เช่น เจ็บป่วย สายตามองไม่ชัด หูตึง เป็นต้น
 - ผู้ขับขี่ต้องไม่เสพสารเสพติดหรือสารออกฤทธิ์ต่อระบบประสาท เช่น สุรา ยาบ้า เป็นต้น
 - ผู้ขับขี่ต้องมีสภาพจิตใจที่ปกติ เช่น ไมโกรธ วิตกกังวล ซึมเศร้าหรือเครียด
2. ความพร้อมทางการขับขี่ เช่น ต้องมีความชำนาญในการขับรถ ขับรถถูกต้องตาม กฎหมาย ใช้อุปกรณ์นิรภัยทุกครั้งี่ขับขี่
3. ความพร้อมของรถ ต้องมีการตรวจสอบสภาพรถอย่างสม่ำเสมอโดยเฉพาะเบรก แตร กระบอกส่ง หลังและไฟสัญญาณต่างๆ
4. ความพร้อมในเรื่องเส้นทาง ต้องรู้เส้นทางและสภาพแวดล้อมของเส้นทางที่จะไป
5. ความพร้อมในเรื่องการรู้กฎจราจร ต้องทราบเครื่องหมายและสัญญาณไฟจราจรต่างๆ (กลุ่มโรคไม่ติดต่อ สคร. 9 พิษณุโลก)

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ.2522

คำจำกัดความตาม มาตรา 4 มีดังนี้

“การจราจร” หมายความว่า การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ชีหรือไล่ ต้อนสัตว์

“ทาง” หมายความว่า ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง ทางเท้า ทางข้าม ทางร่วม ทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพาน และสถานที่ประชาชนใช้ในการจราจร และให้ความหมายรวมถึงทางส่วนบุคคลที่เจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจร หรือที่เจ้าพนักงานจราจร ได้ประกาศให้เป็นทางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย แต่ไม่รวมไปถึงทางรถไฟ

“ทางเดินรถ” หมายความว่า พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับการเดินรถไม่ว่าระดับพื้นดิน ใต้หรือเหนือพื้นดิน

“ช่องเดินรถ” หมายความว่า ทางเดินรถที่จัดแบ่งเป็นช่องสำหรับการเดินรถ โดยทำเครื่องหมายเป็นเส้น หรือแนวแบ่งเป็นช่องไว้

“ทางร่วมแยก” หมายความว่า พื้นที่ที่ทางเดินรถตั้งแต่สองสายตัดผ่านกัน รวมบรรจบกันหรือติดกัน

“วงเวียน” หมายความว่า ทางเดินรถที่กำหนดให้รถเดินรอบเครื่องหมายจราจร หรือสิ่งก่อสร้างขึ้นในทางร่วมทางแยก

“รถจักรยานยนต์” หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้าหรือพลังงานอื่น และมีล้อไม่เกินสองล้อ ถ้ามีพ่วงข้างมีล้อเพิ่มอีกไม่เกินหนึ่งล้อ

“ผู้ขับขี่” หมายความว่า ผู้ขับรถ ผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งผู้ลากขึ้นยานพาหนะ

ลักษณะ 17 เบ็ดเตล็ด

มาตรา 121 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ต้องนั่งครอบมบนานที่จัดไว้สำหรับให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์นั่ง พนักงานเจ้าหน้าที่ได้กำหนดไว้ในใบคู่มือจดทะเบียนให้บรรทุกคนโดยสาร

ได้ คนโดยสารจะต้องนั่งซ้อนท้ายผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และนั่งบนอานที่จัดไว้สำหรับคนโดยสารหรือนั่งในที่นั่งพ่วงข้าง

มาตรา 122 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ เพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่ และโดยสารถจักรยานยนต์ ทั้งนี้เฉพาะท้องที่ที่ได้กำหนดไว้ในพระราชกฤษฎีกา

มาตรา 127 ห้ามผู้ขับขี่รถตามหลังรถฉุกเฉิน ซึ่งกำลังปฏิบัติหน้าที่ในระยะต่ำกว่า 50 เมตร

กฎกระทรวงฉบับที่ 4 ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ข้อ 3 ให้รถบรรทุกของหรือคนไม่รวมผู้ขับขี่ได้ไม่เกินอัตราดังต่อไปนี้

รถจักรยานยนต์ให้บรรทุกของไม่เกิน 50 กิโลกรัม หรือบรรทุกคนไม่เกินจำนวนที่นั่ง แต่ให้นั่งซ้อนท้ายได้เพียงคนเดียว

กฎกระทรวงฉบับที่ 5 ออกตามความในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

ข้อที่ 4 รถจักรยานยนต์ ต้องมีขนาดกว้างไม่เกิน 1.10 เมตร ยาวไม่เกิน 2.25 เมตร ถ้ามี พ่วงข้างรถพ่วงของ รถจักรยานยนต์ต้องมีขนาดกว้างไม่เกิน 1.10 เมตร ยาวไม่เกิน 1.75 เมตร และเมื่อนำมาพ่วงของรถจักรยานยนต์แล้ว ต้องมีขนาดกว้างวัดจากล้อหลังของรถจักรยานยนต์ถึงล้อของรถพ่วงของรถจักรยานยนต์ไม่เกิน 1.50 เมตร

ส่วนที่ 2 ความรู้เกี่ยวกับหมวกนิรภัย

หมวกนิรภัย

หมวกนิรภัยป้องกันการสัมผัสโดยตรงระหว่างกะโหลกศีรษะกับสิ่งที่มากระทบ ทำหน้าที่ป้องกันศีรษะจากวัตถุที่มาชนที่สำคัญหมวกนิรภัยมีจุดประสงค์ลดความเสี่ยงของการบาดเจ็บที่ศีรษะ วัสดุอ่อนนุ่มที่เป็นส่วนหนึ่งของหมวกนิรภัยจะดูดซับแรงสะเทือนทำให้ศีรษะหยุดหรือเคลื่อนที่ช้าลง สมองจะได้ไม่ชนกับกะโหลกอย่างรุนแรง หมวกนิรภัยจะกระจายแรงกระแทกไปยังพื้นที่ที่กว้างขึ้น ทำให้แรงกระแทกไม่ไปรวมอยู่ ณ พื้นที่เล็กๆ ส่วนใดส่วนหนึ่งของกะโหลกเท่านั้น

รูปแบบของหมวกนิรภัย

- 1.หมวกนิรภัยยังต้องถูกออกแบบให้เข้ากับสภาพอากาศและสภาวะการจราจรในท้องถิ่น
- 2.วัสดุที่ใช้ไม่ควรเสื่อมสภาพตามกาลเวลาหรือการสัมผัสกับอากาศไม่ควรเป็นพิษหรือก่อให้เกิดการระคายเคือง
- 3.ในบรรดาหมวกนิรภัยแบบต่างๆ ที่ใช้กันอยู่ แบบครึ่งใบจะป้องกันศีรษะได้น้อยที่สุด ส่วนแบบเต็มใบหรือแบบปิดเต็มหน้านั้นไม่ควรเป็นอุปสรรคต่อการได้ยินเสียงและการมองเห็นรอบด้าน
- 4.เพื่อให้มั่นใจว่าหมวกนิรภัยจะสามารถดูดซับแรงกระแทกจากอุบัติเหตุได้ ชั้นรองในที่บีบให้ยุบตัว ได้ควรมีความหนาประมาณ 1.5 ถึง 3.0 เซนติเมตร

สีของหมวกนิรภัยมีความสำคัญ

การวิจัยในนิวซีแลนด์พบว่า อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้นกับผู้ที่สวมหมวกนิรภัยสีดำมากกว่าสีขาว คนที่สวมหมวกนิรภัยสีขาว มีโอกาสเสี่ยงต่อการประสบอุบัติเหตุน้อยกว่าคนที่สวมหมวกนิรภัยสีดำถึงร้อยละ 24 ในทำนองกัน คนที่มีหมวกนิรภัย “สีอ่อน/สีสว่าง” มีความเสี่ยงต่อการประสบอุบัติเหตุน้อยกว่าคนที่สวมหมวก “สีเข้ม/สีมืด” ถึงร้อยละ 19

หมวกนิรภัยมีประสิทธิภาพในการลดอัตราการบาดเจ็บที่ศีรษะ

การสวมหมวกนิรภัยเป็นวิธีที่มีประสิทธิภาพที่สุดในการลดการเสียชีวิตและการบาดเจ็บที่ศีรษะอันเนื่องมาจากอุบัติเหตุ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยมีความเสี่ยงสูงที่จะได้รับบาดเจ็บที่ศีรษะหรือเสียชีวิตจากการบาดเจ็บประเภทนี้ นอกจากนี้ผู้ขับขี่ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยยังเพิ่มภาระให้แก่โรงพยาบาลที่รับตัวเข้ารับรักษา และเป็นภาระแก่บุคคลครอบครัว (หรือผู้ดูแล) และสังคม หากต้องกลายเป็นคนพิการ (คู่มือความปลอดภัยบนท้องถนนสำหรับผู้กำหนดนโยบายและผู้ปฏิบัติ)

กฎกระทรวงฉบับที่ 14 ออกตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522

ข้อ 1 ในกฎกระทรวงนี้

“หมวกนิรภัย” หมายความว่า หมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่ และโดยสารรถจักรยานยนต์

“หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า” หมายความว่า หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปทรงกลมปิด ด้านข้าง ด้านหลัง ขากรรไกร และคาง ในกรณีที่มีบังลม บังลมต้องทำจากวัสดุโปร่งใสและ ไม่มีสี

“หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ” หมายความว่า หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปทรงกลมปิด ด้านข้างและด้านหลังเสมอแนวขากรรไกรและต้นคอด้านหลัง ด้านหน้าเปิดเหนือคิ้วลงมา ตลอดจนถึงปลายคางในกรณีที่มีบังลมต้องทำจากวัสดุโปร่งใสและไม่มีสี

“หมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ” หมายความว่า หมวกนิรภัยที่เปลือกหมวกเป็นรูปครึ่งทรงกลมปิด ด้านข้างและด้านหลังระดับหู ในกรณีที่มีบังลม บังลมจะต้องทำจากวัสดุโปร่งใสและไม่มีสี

ข้อ 2 หมวกนิรภัยที่ใช้ได้ 3 แบบคือ หมวกนิรภัยแบบปิดเต็มหน้า หมวกนิรภัยแบบเต็มใบ หมวกนิรภัยแบบครึ่งใบ ในกรณีที่ได้มีการกำหนดมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมสำหรับ หมวกนิรภัยแบบใดไว้ ตามกฎหมายว่าด้วยมาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรมแล้ว หมวกนิรภัย ที่จะใช้ต้องเป็นไปตาม มาตรฐานผลิตภัณฑ์อุตสาหกรรม

ข้อ 3 ในขณะขับขี่หรือโดยสารรถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่และคนโดยสารต้องสวมหมวกนิรภัย โดย จะต้องรัดคางด้วยสายรัดคาง หรือเข็มขัดรัดคางให้แน่นพอที่จะป้องกันมิให้หมวกนิรภัยหลุด จากศีรษะได้ หากเกิดอุบัติเหตุ

ส่วนที่ 3 พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
ความหมายของพฤติกรรม

มีผู้ให้ความหมายของพฤติกรรมไว้มากมาย ซึ่งมีรายละเอียดดังนี้

พจนานุกรมลองแมน (Longman) ให้คำจำกัดความว่า พฤติกรรมเป็นการกระทำ หรือการตอบสนองการกระทำทางจิตวิทยาของแต่ละบุคคล และเป็นปฏิสัมพันธ์ของการ ตอบสนองต่อสิ่งกระตุ้นทั้งภายในหรือภายนอก นอกจากนี้ยังรวมถึงกิจกรรมการกระทำที่มี

จุดมุ่งหมายสังเกตเห็นได้ หรือผ่านการใคร่ครวญมาแล้ว หรือเป็นไปโดยไม่รู้สึกรู้ตัว (Goldenson 1984: 90)

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542 ได้ให้ความหมายของคำว่า พฤติกรรม หมายถึง การกระทำ หรืออาการที่แสดงออกทางกล้ามเนื้อ ความคิด และความรู้สึก เพื่อตอบสนองสิ่งเร้า

พฤติกรรม หมายถึง กิจกรรมทุกประเภทที่มนุษย์กระทำ ทั้งที่สังเกตเห็นได้และไม่ได้ เช่น การเดิน การพูด ความรู้สึก เป็นต้น (ประภาเพ็ญ สุวรรณ 2526: 35)

พฤติกรรมในทางจิตวิทยานั้น หมายถึง การกระทำอันเนื่องมาจากการกระตุ้นหรือถูกจูงใจจากสิ่งเร้าต่างๆ การกระทำหรือพฤติกรรมเหล่านี้เกิดขึ้นเพื่อให้ผู้อื่นได้สัมผัสรับรู้ ทั้งนี้ เราจะเห็นได้ว่ามีพฤติกรรมจำนวนมากที่แม้จะกระทำด้วยสาเหตุหรือจุดมุ่งหมายเดียวกัน แต่ลักษณะท่าทีที่ปรากฏอาการอาจแตกต่างกันไป เมื่อ บุคคล เวลา สถานที่ หรือสถานการณ์ เปลี่ยนไป ความแตกต่างที่เกิดขึ้นนี้ เป็นเพราะการกระทำในแต่ละครั้งของบุคคลที่มีสภาพร่างกายปกติ ล้วนแล้วแต่จะต้องผ่านกระบวนการคิดและการตัดสินใจ อันประกอบด้วยอารมณ์ และความรู้สึกของผู้กระทำพฤติกรรมนั้นๆ จึงทำให้พฤติกรรมของแต่ละคราวเปลี่ยนแปลงหรือปรับเปลี่ยนไปตามเรื่องที่เกี่ยวข้องเสมอ (สุรพล พยอมแย้ม 2545: 18-19)

กระบวนการเกิดพฤติกรรม

กระบวนการเกิดพฤติกรรมเป็น 3 กระบวนการ ดังนี้คือ

1. กระบวนการรับรู้ (Perception Process) กระบวนการรับรู้เป็นกระบวนการเบื้องต้นที่เริ่มจากการที่บุคคลได้รับสัมผัสหรือรับข่าวสารจากสิ่งเร้าต่างๆ โดยผ่านระบบประสาทสัมผัส ซึ่งรวมถึงการรู้สึกกับสิ่งเร้าที่รับสัมผัสนั้นด้วย
2. กระบวนการคิดและเข้าใจ (Cognition Process) กระบวนการนี้อาจเรียกได้ว่า “กระบวนการทางปัญญา” ซึ่งเป็นกระบวนการที่ประกอบไปด้วยการเรียนรู้ การคิด และการจำ ตลอดจนการนำไปใช้หรือเกิดพัฒนาการจากการเรียนรู้ต่างๆ ด้วย การรับสัมผัสและการรู้สึกที่นำมาสู่การคิดและเข้าใจนี้ เป็นระบบการทำงานที่มีความละเอียดซับซ้อนมาก และเป็นกระบวนการภายในทางจิตใจ ที่ยังมีอาจศึกษาและสรุปเป็นคำอธิบายอย่างเป็นหลักการที่ชัดเจนได้

3. กระบวนการแสดงออก (Spatial Behavior Process) หลังจากผ่านขั้นตอนของการรับรู้และการคิดและเข้าใจ แล้วบุคคลจะมีอารมณ์ตอบสนองต่อสิ่งที่ได้รับรู้นั้นๆ แต่ยังมีได้แสดงออกให้ผู้อื่นได้รับรู้ ยังคงเป็นพฤติกรรมที่อยู่ภายใน (Covert Behavior) แต่เมื่อได้คิดและเลือกที่จะแสดงการตอบสนองให้บุคคลอื่นสังเกตได้เราจะเรียกว่า พฤติกรรมภายนอก (Overt Behavior) ซึ่งพฤติกรรมภายนอกนี้เป็นส่วนหนึ่งของพฤติกรรมที่มีอยู่ทั้งหมดภายในตัวบุคคลนั้น เมื่อมีปฏิกิริยาตอบสนองต่อสิ่งเร้าใดสิ่งเร้าหนึ่ง การแสดงออกมาเพียงบางส่วนของที่มีอยู่จริงเช่นนี้ จึงเรียกว่า Spatial Behavior โดยแท้จริงแล้ว กระบวนการย่อยทั้ง 3 ขั้นตอนนั้นไม่สามารถแยกออกจากกันหรือเป็นอิสระต่อกันได้ เพราะการเกิดพฤติกรรมแต่ละครั้งจะมีความต่อเนื่องสัมพันธ์กันอย่างมาก (สุรพล พยอมแย้ม 2545 : 25-26)

องค์ประกอบของพฤติกรรม

กิจกรรมทุกประเภทที่มนุษย์กระทำเป็นสิ่งทีอาจจะสังเกตได้หรือสังเกตไม่ได้สามารถแบ่งพฤติกรรมได้เป็น 3 ส่วนดังนี้

1. พฤติกรรมด้านความรู้ (Cognitive Domain) พฤติกรรมด้านนี้ ได้จำแนกลำดับขั้นตอนของความสามารถด้านความรู้ การใช้ความคิด และการพัฒนาสติปัญญา ซึ่งมีขั้นตอนดังนี้คือ ความรู้ ความเข้าใจ การนำความรู้ไปใช้ การวิเคราะห์ การสังเคราะห์ และการประเมินผล
2. พฤติกรรมด้านทัศนคติ ค่านิยม ความรู้สึกชอบ (Affective Domain) พฤติกรรมด้านนี้หมายถึง พฤติกรรมที่เกิดขึ้นภายในจิตใจ ซึ่งได้แก่ ความรู้สึก ความชอบ ความสนใจ การให้คุณค่า การรับ การเปลี่ยน ค่านิยม พฤติกรรมที่เกิดขึ้นภายในจิตใจ เป็นพฤติกรรมที่ยากต่อการอธิบาย และต้องใช้ เครื่องมือพิเศษในการวัดพฤติกรรมเหล่านี้
3. พฤติกรรมด้านการปฏิบัติ (Psychomotor Domain) เป็นพฤติกรรมที่แสดงออกทางร่างกายให้เห็นถึงความสามารถ รวมทั้งการปฏิบัติหรือพฤติกรรมที่สังเกตได้ พฤติกรรมด้านนี้สามารถประเมินผลได้ง่ายแต่กระบวนการ ที่ก่อให้เกิดพฤติกรรมในด้านนี้ ต้องใช้ระยะเวลาและการตัดสินใจหลายขั้นตอน องค์ประกอบของพฤติกรรมเป็นเรื่องที่มีความสลับซับซ้อน และพฤติกรรมในแต่ละบุคคลที่แสดงออกมาก็ย่อมแตกต่างกันทั้งนี้ เนื่องมาจากพื้นฐานการเลี้ยงดูของครอบครัว การศึกษาและการเรียนรู้ หรือสภาพสังคมต่างๆ ซึ่งสิ่งเหล่านี้ล้วนแต่มีผลต่อพฤติกรรมทั้งสิ้น (นพดล บำรุงกิจ 2544: 14-15)

ความหมายของพฤติกรรมการป้องกัน

พฤติกรรมการป้องกัน คือกิจกรรมที่บุคคลกระทำโดยความสมัครใจ เพื่อเจตนาในการป้องกันการเกิดโรค ป้องกันความพิการ รวมทั้งการสืบค้นโรคขณะที่ยังไม่แสดงอาการของโรค (อำไพ สุภภา 2541 : 30)

พฤติกรรมกรรมการป้องกัน (Protective Behavior) หมายถึง การกระทำของบุคคลที่ทำให้เป็นปกติอย่างสม่ำเสมอ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อปกป้อง ส่งเสริม หรือคงไว้ ซึ่งภาวะสุขภาพที่ดี (แฮริส และกูเตน Harris and Guten 1979 : 28)

ระดับของการป้องกัน

ได้แบ่งระดับของการป้องกัน ทางจิตวิทยาออกเป็น 3 ระดับดังนี้คือ

1. การป้องกันเบื้องต้น (Primary Prevention) หมายถึง การป้องกันปัญหาก่อนล่วงหน้าที่จะเกิดปัญหาขึ้น เพื่อป้องกันไม่ให้เกิดผู้ป่วยรายใหม่ขึ้น โดยเฉพาะกลุ่มที่มีโอกาสเสี่ยง สภาวะเสี่ยง หรือสภาพการณ์ ซึ่งขั้นนี้เป็นการกำจัดต้นตอสาเหตุของของปัญหา
2. การป้องกันระดับที่สอง (Secondary Prevention) หมายถึง การป้องกันในขั้นนี้เน้นไม่ให้เกิดปัญหาที่เกิดขึ้นมาแล้วลุกลามเป็นการลดอัตราการเกิดโรคของผู้ป่วยรายใหม่ ลดความรุนแรงของปัญหาที่เกิดขึ้น
3. การป้องกันระดับที่สาม (Tertiary Prevention) หมายถึง การป้องกันนี้มุ่งเน้นไม่ให้เกิดความรุนแรงปัญหาในชุมชน มุ่งการบำบัดรักษา ไม่ให้ปัญหาลุกลาม และฟื้นฟูสมรรถภาพของผู้ป่วยให้คืนสภาพเดิม (แคปแลน (Caplan 1964, quoted in Bloom 1996: 2-3)

พฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข ได้สรุปพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย เพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุไว้ดังนี้

1. ไม่ควรขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง
2. ไม่ควรบรรทุกสิ่งของหรือคนโดยสารมากเกินไป เพราะจะทำให้ผู้ขับขี่รถทรงตัวไม่ดี
3. หลีกเลี่ยงการขับขี่รถจักรยานยนต์ในระยะกระชั้นชิดกับยานพาหนะอื่นๆ
4. หลีกเลี่ยงการขับขี่รถจักรยานยนต์ระหว่างช่องทางเดินรถ

5. อย่าเร่งเครื่องยนต์ให้เกิดเสียงดังเกิน ควรติดตั้งลดเสียงที่ท่อไอเสีย
6. ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความระมัดระวัง โดยเฉพาะบริเวณทางแยก หรือทางที่ออกจากซอย ซึ่งร้อยละ 70 ของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมักเกิดตรงทางแยก
7. ควรดูกระจกส่องหลังและให้สัญญาณไฟทุกครั้ง ถ้าต้องการเปลี่ยนช่องทางเดินรถ
8. ควรขับรถช้าลงในถนนที่เป็นหลุมเป็นบ่อเวลาฝนตกหรือมีหมอกลงจัด
9. ชะลอความเร็วลง ถ้ามีคนหรือสุนัขวิ่งในถนนหรือวิ่งตัดหน้า
10. งดการดื่มสุราก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์
11. รถต้องมีเลขทะเบียนท้ายรถและต่ออายุป้ายวงกลมและเสียภาษีรถจักรยานยนต์ทุกปี
12. อย่าลืมพกใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ไปด้วยทุกครั้งที่ขับรถจักรยานยนต์
13. ตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ ให้อยู่ในสภาพที่พร้อมจะขับขี้อยู่เสมอ
14. ควรสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ใช้ขี่รถจักรยานยนต์ เพราะหมวกนิรภัยเป็นสิ่งที่สำคัญที่สุดที่ช่วยลดความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุบริเวณศีรษะ หมวกนิรภัยจะช่วยลดอัตราการบาดเจ็บของสมองได้ถึง 3 เท่า
15. ควรสวมแว่นตา เพื่อป้องกันฝุ่นหรือแมลงเข้าตา ระหว่างการขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งจะทำให้มองเห็นทางไม่ชัด เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย
16. หลีกเลี้ยงเสื้อผ้าที่รุ่มร่าม เมื่อขับขี่หรือนั่งซ้อนรถจักรยานยนต์ควรสวมเสื้อผ้า หรือแต่งตัวให้รัดกุม เพราะช่วยป้องกันเวลาเกิดอุบัติเหตุไม่ให้ผิวหนังถลอกหรือเป็นแผลได้ ชนิดของสีเสื้อที่เด่นชัด จะช่วยให้คนขับรถข้างเคียงเห็นได้ชัดขึ้น

ส่วนที่ 4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ศึกษาความรู้และการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร กลุ่มตัวอย่างจำนวน 300 คน ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาและอายุที่แตกต่างกัน มีการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (ปกิจ พรหมายน 2530)

ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า อายุ มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ กล่าวคือ กลุ่มอายุต่ำกว่า 25 ปี เกิดอุบัติเหตุในเวลากลางวันมากกว่า กลุ่มอายุ 25 ปีขึ้นไป (ประพรศรี นรินทร์ลักษณ์ 2536, อ้างถึงใน ร่มภา หทัยธรรม 2538)

ศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มอายุ 15-24 ปี จังหวัดตราด กลุ่มตัวอย่างได้แก่ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีอายุระหว่าง 15-24 ปี ที่เกิดอุบัติเหตุ จำนวน 175 คน และกลุ่มควบคุม ได้แก่ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีอายุระหว่าง 15-24 ปี ที่มาโรงพยาบาลเดียวกันด้วยสาเหตุอื่นจำนวน 266 คน ผลการวิจัยพบว่า ระดับการศึกษา เป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีระดับการศึกษาประถมศึกษา เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ 5.33 เท่าของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีระดับการศึกษามัธยมศึกษาหรือสูงกว่า (สุรัชย์ เจียมกุล 2536)

ศึกษาเรื่องการศึกษาความรู้ ความคิดเห็น และพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นในเขตเมือง จังหวัดชัยภูมิ จำนวน 400 คน พบว่า ระดับการศึกษา อายุ และความรู้เกี่ยวกับจราจร เป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ (ประภา นครา 2539)

ศึกษาพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ในจังหวัดภูเก็ต กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ขับขี่ที่เป็นเจ้าของรถและมาเสียภาษีป้ายทะเบียนรถจักรยานยนต์ที่สำนักงานขนส่งจังหวัดภูเก็ต จำนวน 400 คน ผลการวิจัยพบว่า ระดับการศึกษา อายุ และความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร เป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยง (ประภา นครา 2539)

ศึกษาความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อการบังคับใช้หมวกนิรภัยในเขตสาธารณสุขที่ 5 พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกันมีความพร้อมต่อการบังคับใช้หมวกนิรภัยแตกต่างกันโดยผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีระยะเวลาในการขับขี่น้อยกว่า 10 ปี ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากผู้ที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่นานกว่า จะมีประสบการณ์และการพบเห็นการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ที่มี

ระยะเวลาขับขี่น้อย จึงมีความตระหนักในความปลอดภัยมากกว่า (ประเสริฐ เก็มประโคน 2539)

ศึกษาเรื่องการศึกษาความรู้ ความคิดเห็นและพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นในเขตเมือง จังหวัดชัยภูมิ กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยเป็นวัยรุ่น อายุ 15 -25 ปี ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเมือง จังหวัดชัยภูมิ จำนวน 600 คน ผลการวิจัยพบว่า ระดับการศึกษาเป็นปัจจัยที่สามารถทำนายพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (ชรัตน์ วสุธาดา และคณะ 2539)

ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานโดยสารรถประจำทาง เขตการเดินทางที่ 4 ที่เกิดอุบัติเหตุ จำนวน 105 ราย พบว่า ประสบการณ์การขับขี่โดยสารประจำทาง เป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ทางลบกับการเกิดอุบัติเหตุ หมายถึง ผู้ที่มีประสบการณ์การขับรถยนต์น้อยมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุมากขึ้น (เสาวลักษณ์ ศัมมาตย์ 2540)

ศึกษาพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา จำนวน 340 คน พบว่า ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (ยุพา หงส์วะชิน 2542)

ศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของข้าราชการทหารอากาศชั้นประทวน กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 400 ราย พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีจำนวนปีขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ (นภดล บำรุงกิจ 2544)

ศึกษาเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานครและบาดเจ็บที่ศีรษะในวชิรพยาบาล พบว่า การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่เกิดจากการได้รับบาดเจ็บที่สมอง และทุกรายไม่ได้สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ (วิวัฒน์ วนาโรจน์ 2540, อ้างถึงใน อลิสา จันทร์เรือง 2545)

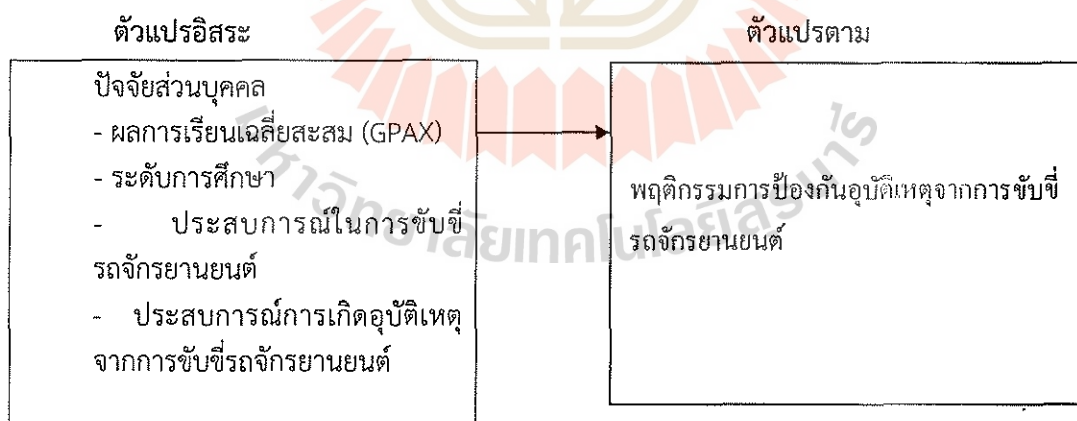
ศึกษาเปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรของวัยรุ่นในและนอกระบบการศึกษาที่จังหวัดขอนแก่นกลุ่มตัวอย่างจำนวน 760 คน เก็บข้อมูลเชิงปริมาณและเชิงคุณภาพ พบว่า วัยรุ่นในระบบการศึกษามีความรู้ ทักษะคิด ความเชื่อต่อความปลอดภัย ค่านิยมต่อการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรดีกว่า วัยรุ่นนอกระบบการศึกษาอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (จุฬารณณ์ โสตะ และคณะ 2541)

ศึกษาถึงผลการใช้หมวกนิรภัยในการลดอันตราย อัตราร้อย และค่าความสูญเสียในการดูแลรักษา ซึ่งเป็นผลจากการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ จากแผนกฉุกเฉินของศูนย์การแพทย์ทั้งหมด 8 แห่ง ในรัฐอิลลินอยส์ ระหว่างเดือนเมษายนถึงเดือนตุลาคม 1988 พบว่าผู้ป่วยสวมหมวกนิรภัยร้อยละ 14.6 และไม่สวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 85.4 และพบว่าผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยเป็นปัจจัยเสี่ยงที่สำคัญในการเพิ่มความรุนแรงของการบาดเจ็บ และพบว่าร้อยละ 23 ของผู้ป่วยไม่สวมหมวกนิรภัยต้องสูญเสียค่าใช้จ่าย ในการดูแลรักษาเพิ่มมากขึ้นด้วย (เคลลี และคณะ 1991, อ้างถึงใน สุมาลย์ รจนัย 2543)

ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในอำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี กลุ่มตัวอย่าง ที่ใช้ในการวิจัย จำนวน 400 คน พบว่าทัศนคติต่อการสวมหมวกนิรภัย การมีใบขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการไม่สวมหมวกนิรภัยทัศนคติต่อการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย และการตักเตือนเรื่องกฎหมายจราจรจากตำรวจ เป็นปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (วิหยา จารุพูนผล และคณะ 2544)

กรอบแนวคิดในการวิจัย

แผนภูมิที่ 1 แสดงกรอบแนวคิดในการวิจัย



บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงพรรณนา (Descriptive Research) เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัดนครราชสีมา โดยมีวิธีการวิจัยดังนี้

ระเบียบวิธีการวิจัย

เพื่อให้งานวิจัยครั้งนี้มีประสิทธิภาพ ผู้วิจัยได้กำหนดระเบียบวิธีการวิจัย ซึ่งประกอบด้วยประชากรและกลุ่มตัวอย่าง ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย การเก็บรวบรวมข้อมูล การวิเคราะห์ข้อมูล และสถิติที่ใช้ในการวิจัย ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ศึกษาได้แก่ นักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัดนครราชสีมา ที่กำลังศึกษาระดับปริญญาตรี ชั้นปีที่ 1 ปีที่ 2 ปีที่ 3 ปีที่ 4 และปีอื่นๆ ปีการศึกษา 2555 ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาเรียน จำนวน 9,970 คน

กลุ่มตัวอย่าง กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ นักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัดนครราชสีมา ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาเรียน จำนวน 385 คน ซึ่งได้มาจากการคำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรของทาโร ยามาเน่ (Taro Yamane, 1973:125) ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 สำหรับความคลาดเคลื่อนร้อยละ 5 และใช้การสุ่มตัวอย่างแบบแบ่งชั้น (Stratified Random Sampling) ตามสัดส่วนประชากร

Taro Yamane (1973) ได้พัฒนาสูตรขึ้นมาเพื่อใช้ในการคำนวณหาขนาดของกลุ่มตัวอย่าง ดังนี้

$$n = \frac{N}{1 + N(e)^2}$$

e คือ ความคลาดเคลื่อนของการเลือกตัวอย่าง

N	คือ	ขนาดของประชากร
n	คือ	ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัย

ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ มีดังต่อไปนี้

ตัวแปรอิสระ ได้แก่ ปัจจัยส่วนบุคคล คือ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ตัวแปรตาม ได้แก่ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลสำหรับการวิจัยครั้งนี้ เป็นแบบสอบถาม จำนวน 1 ชุด ที่ให้กลุ่มตัวอย่างเป็นผู้ให้ข้อมูลแบ่งออกเป็น 2 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ ชั้นปีการศึกษา สำนักวิชา เกรดเฉลี่ยสะสม ยานพาหนะ ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ลักษณะคำถามเป็นแบบกำหนดตัวเลือก (forced choice)

ตอนที่ 2 พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยผู้วิจัยสร้างและพัฒนาขึ้นตามการทบทวนวรรณกรรม มีข้อคำถามเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยทั้งหมด จำนวน 4 ข้อ

ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) มี 4 ระดับดังนี้

ปฏิบัติทุกครั้ง หมายถึง ผู้ตอบแบบสอบถามปฏิบัติตามข้อความนั้นได้เป็นประจำสม่ำเสมอ หรือปฏิบัติทุกครั้ง

ปฏิบัติบ่อยครั้ง หมายถึง ผู้ตอบแบบสอบถามปฏิบัติตามข้อความนั้นได้เป็นบ่อยครั้ง หรือปฏิบัติได้เป็นส่วนใหญ่

ปฏิบัติบางครั้ง หมายถึง ผู้ตอบแบบสอบถามปฏิบัติตามข้อความนั้นได้น้อยครั้ง หรือปฏิบัติบางครั้ง

ไม่เคยปฏิบัติ หมายถึง ผู้ตอบแบบสอบถามไม่เคยปฏิบัติตามข้อความนั้นเลย

เกณฑ์ในการให้คะแนนมีดังนี้ ลักษณะของข้อความที่แสดงถึงพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จากปฏิบัติทุกครั้งจนถึงไม่เคยปฏิบัติ ให้คะแนน 3, 2, 1 และ 0 ตามลำดับ

การสร้างและพัฒนาเครื่องมือ

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยทำการสร้างและพัฒนาเครื่องมือโดยดำเนินการตามขั้นตอนดังนี้

1. ผู้วิจัยศึกษาค้นคว้าเอกสาร งานวิจัย และวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องกับความรู้เกี่ยวกับการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุ และพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เพื่อเป็นแนวทางในการสร้างแบบสอบถาม
2. กำหนดกรอบแนวคิดเพื่อสร้างแบบสอบถามที่ใช้ในการวิจัย
3. สร้างแบบสอบถามที่มีเนื้อหาครอบคลุมตามวัตถุประสงค์ของการวิจัยและตรวจสอบความเที่ยงตรงของเนื้อหา (Content Validity) จากอาจารย์ที่ปรึกษา
4. หาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) ของแบบสอบถามเกี่ยวกับ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หาค่าความเชื่อมั่น (reliability) โดยใช้สัมประสิทธิ์อัลฟ่าของครอนบาค (Cronbach's alpha coefficient) โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS for Windows (Statistical Package for the Social Sciences)

การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ดำเนินการตามขั้นตอนดังนี้

1. ผู้วิจัยทำหนังสือถึงส่วนอาคาร มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัดนครราชสีมา เพื่อขอข้อมูลบันทึกการตรวจจับหมวกนิรภัยและขออนุญาตเก็บข้อมูลจากนักศึกษาโดยใช้แบบสอบถาม
2. ผู้วิจัยนำแบบสอบถามที่ได้ผ่านการพัฒนา และปรับปรุงจนมีคุณภาพในระดับที่ ยอมรับได้ ไปดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเอง

3. ผู้วิจัยดำเนินการเก็บข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 385 คน โดยได้รับการตอบแบบสอบถามกลับคืนมา จำนวน 385 ฉบับ และสมบูรณ์ทุกฉบับ คิดเป็นร้อยละ 100

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามที่ได้รับคืนมาจัดระเบียบ ลงรหัส และทำการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป SPSS for Windows (Statistical Package for the Social Sciences)

สถิติที่ใช้ในการวิจัย

ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติในการวิจัยดังนี้

1. การวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ ชั้นปีการศึกษา สำนักวิชา เกรดเฉลี่ยสะสม (GPAX) ยานพาหนะ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ใช้สถิติ จำนวน (n) และร้อยละ (%)

2. การวิเคราะห์ระดับค่าคะแนนเฉลี่ยของพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้วิจัยได้กำหนดเกณฑ์การวิเคราะห์จากสูตร

$$\text{อันตรภาคชั้น} = \frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}}$$

การแปลความหมายคะแนนของพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีรายละเอียดดังนี้

ค่าเฉลี่ย 0.00 - 1.00 หมายถึง พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับน้อย

ค่าเฉลี่ย 1.01 - 2.00 หมายถึง พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับปานกลาง

ค่าเฉลี่ย 2.01 - 3.00 หมายถึง พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับมาก

การแปลความหมายคะแนนของเกรดเฉลี่ยสะสม (GPAX) จะใช้เกณฑ์ดังนี้

ค่าเฉลี่ย 1.50-1.99 หมายถึง เกรดเฉลี่ยสะสม (GPAX) อยู่ในระดับน้อยที่สุด

ค่าเฉลี่ย 2.00 - 2.49 หมายถึง เกรดเฉลี่ยสะสม (GPAX) อยู่ในระดับน้อย

ค่าเฉลี่ย 2.50- 2.99. หมายถึง เกรดเฉลี่ยสะสม (GPAX) อยู่ในระดับปานกลาง

ค่าเฉลี่ย 3.00-3.49หมายถึง เกรดเฉลี่ยสะสม (GPAX) อยู่ในระดับมาก

ค่าเฉลี่ย 3.50- 4.00 หมายถึงเกรดเฉลี่ยสะสม (GPAX) ในระดับมากที่สุด

3. การเปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำแนกตาม ระดับการศึกษา โดยการทดสอบค่าที่ (t- test) แบบ Independent t-test

4. การเปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำแนกตาม ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยทดสอบความแปรปรวนทางเดียว (One-Way ANOVA) และหากพบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ผู้วิจัยทำการทดสอบหาความแตกต่างรายคู่ ด้วยวิธีของเชฟเฟ (Scheffe' test for all possible comparison)

บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้นำข้อมูลที่ได้จากการตอบแบบสอบถามของนักศึกษา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัดนครราชสีมา ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาเรียน จำนวน 385 คน มาวิเคราะห์และ เสนอผลการวิเคราะห์ โดยใช้ตารางประกอบคำบรรยาย จำแนกเป็น 4 ตอน ดังมีรายละเอียดต่อไปนี้

ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม โดยใช้ค่า จำนวน (n) และ ร้อยละ (%)

ตอนที่ 2 การวิเคราะห์พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการ ขับขี่รถจักรยานยนต์ของ นักศึกษา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัดนครราชสีมาโดยใช้สูตร

$$\text{อันตรายภาคชั้น} = \frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}}$$

ตอนที่ 3 การวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ จาก การขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา จำแนกตาม ระดับการศึกษาและเกรดเฉลี่ย (GPAX) ที่ แตกต่างกัน โดยใช้สถิติ t-test

ตอนที่ 4 การเปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่ รถจักรยานยนต์ จำแนกตาม ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การเกิด อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยทดสอบความแปรปรวนทางเดียว (One-Way ANOVA) และหากพบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ผู้วิจัยทำการทดสอบหาความ แตกต่างรายคู่ ด้วยวิธีของเชฟเฟ่ (Scheffe' test for all possible comparison)

ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ซึ่งเป็นนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัดนครราชสีมา ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาเรียน จำนวน 385 คน โดยใช้ ค่าร้อยละ ดังมีรายละเอียด ในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 แสดงจำนวนและร้อยละของข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม

ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม	จำนวน	ร้อยละ
เพศ		
1.ชาย	154	40
2. หญิง	231	60
รวม	385	100.0
ชั้นปีการศึกษา		
1. ชั้นปีที่ 1	87	22.60
2.ชั้นปีที่ 2	113	29.35
3.ชั้นปีที่ 3	94	24.42
4.ชั้นปีที่ 4	41	10.65
5.ชั้นปีอื่นๆ	49	12.73
รวม	385	100.0
สำนักวิชา		
1.สำนักวิชาวิทยาศาสตร์	5	1.30
2.สำนักวิชาเทคโนโลยีสังคม	54	14.03
3.สำนักวิชาเทคโนโลยีการเกษตร	27	7.01
4.สำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์	202	52.47
5.สำนักวิชาแพทยศาสตร์	85	22.08
6.สำนักวิชาพยาบาลศาสตร์	11	2.86
รวม	385	100.0
เกรดเฉลี่ยสะสม (GPAX)		
1.ที่ 1.50-1.80	28	7.27
2.ที่ 1.81-2.00	83	21.56
3.ที่ 2.01-2.50	111	28.83
4.ที่ 2.51-3.00	92	23.90
5.ที่ 3.01-3.50	47	12.21
6.ที่ 3.51-4.00	21	5.45
รวม	385	100.0
ยานพาหนะ		
1.มี	307	79.74
2.ไม่มี	78	20.26

รวม	385	100.0
ประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์		
1. น้อยกว่า 5 ปี	99	25.71
2. ตั้งแต่ 5 -10 ปี	233	60.52
3. มากกว่า 10 ปี	52	13.51
รวม	385	100.0
ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์		
1. เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์และเคยเข้ารับการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาล	110	28.57
2. เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แต่ไม่เคยเข้ารับการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาล	185	48.05
3. ไม่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์	90	23.38
รวม	385	100.0

จากตารางที่ 1 พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามในการวิจัยครั้งนี้ เป็นเพศชาย ร้อยละ 40 และเพศหญิง ร้อยละ 60 ชั้นปีการศึกษาอยู่ชั้นปีที่ 1 ร้อยละ 22.60 ชั้นปีที่ 2 ร้อยละ 29.35 ชั้นปีที่ 3 ร้อยละ 24.42 ชั้นปีที่ 4 ร้อยละ 10.65 และชั้นปีอื่นๆ ร้อยละ 12.73 สำนักวิชาของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ คือ สำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์ ร้อยละ 52.47 เกรดเฉลี่ยสะสม (GPAX) ของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่อยู่ที่ 2.01-2.50 ร้อยละ 28.83 ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มียานพาหนะ ร้อยละ 79.74 ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ตั้งแต่ 5-10 ปี ร้อยละ 62.1 และประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุแต่ไม่เคยเข้ารับการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาล ร้อยละ 41.8

ตอนที่ 2 การวิเคราะห์พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัดนครราชสีมา โดยใช้ ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.)

ตารางที่ 2 แสดงค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัดนครราชสีมา

ตัวแปรที่ใช้ในการศึกษา	\bar{X}	S.D	ค่าระดับ
พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์	1.7195	0.394	ปานกลาง

จากตารางที่ 2 พบว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัดนครราชสีมา มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 1.7195$)

ตอนที่ 3 การวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา จำแนกตาม ระดับการศึกษา และเกรดเฉลี่ยสะสม (GPAX) ที่แตกต่างกัน โดยใช้สถิติ t- test

3.1 การวิเคราะห์เปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา จำแนกตาม ระดับการศึกษาที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 3 แสดงการเปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัดนครราชสีมา ที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน

ระดับการศึกษา	\bar{X}	S.D	ค่าระดับ
ชั้นปีการศึกษา			
1. ชั้นปีที่ 1	2.6192	1.304	มาก
2.ชั้นปีที่ 2	2.6218	1.302	มาก
3.ชั้นปีที่ 3	2.6244	1.302	มาก
4.ชั้นปีที่ 4	2.6269	1.304	มาก
5.ชั้นปีอื่นๆ	2.6295	1.307	มาก

* $p < .05$

จากตารางที่ 3 พบว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัดนครราชสีมา ที่มีระดับการศึกษา ต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ทางสถิติที่ระดับ.05

3.2 การวิเคราะห์เปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา ที่มีเกรดเฉลี่ยสะสม (GPAX) ที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 4 แสดงการเปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัดนครราชสีมา ที่มีเกรดเฉลี่ยสะสม (GPAX) แตกต่างกัน

เกรดเฉลี่ยสะสม (GPAX)	\bar{X}	S.D	ค่าระดับ
เกรดเฉลี่ยสะสม (GPAX)			
1.ที่ 1.50-1.80	3.2850	1.288	มาก
2.ที่ 1.81-2.00	3.2876	1.284	มาก
3.ที่ 2.01-2.50	3.2902	1.283	มาก
4.ที่ 2.51-3.00	3.2927	1.283	มาก
5.ที่ 3.01-3.50	3.2953	1.286	มาก
6.ที่ 3.51-4.00	3.2979	1.290	มาก

* $p < .05$

จากตารางที่ 4 พบว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัดนครราชสีมา ที่มีเกรดเฉลี่ยสะสม (GPAX) ต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ทางสถิติที่ระดับ.05

ตอนที่ 4 การวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำแนกตาม ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยทดสอบความแปรปรวนทางเดียว (One-Way ANOVA) และหากพบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ผู้วิจัยทำการทดสอบหาความแตกต่างรายคู่ ด้วยวิธีของเชฟเฟ (Scheffe' test for all possible comparison) ดังรายละเอียดในตารางที่ 5

4.1 ตารางที่ 5 แสดงการวิเคราะห์เปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัดนครราชสีมา จำแนกตามประสบการณ์ ในการขับขี่รถจักรยานยนต์

แหล่ง ความแปรปรวน	df	SS	MS	F
ระหว่างกลุ่ม	2	3.481	1.741	4.690**
ภายในกลุ่ม	382	141.781	.371	
รวม	384	145.262		

** $p < .05$

จากตารางที่ 5 พบว่า นักศึกษาที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ ระดับ.05 จึงทำการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีของเชฟเฟ (Scheffe,) ดังตารางที่ 6

ตารางที่ 6 เปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา เป็นรายคู่ของประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ด้วย วิธีของเชฟเฟ (Scheffe)

ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์	น้อยกว่า 5 ปี (X =1.8756)	ตั้งแต่ 5-10 ปี (X =1.8782)	มากกว่า 10ปีขึ้นไป (X =1.8808)
น้อยกว่า 5 ปี (X = 1.8756)	-	-	-
ตั้งแต่ 5-10 ปี (X = 1.8782)	.0026	-	-
10ปีขึ้นไป (X = 1.8808)	.0052 *	0.0026	-

* $p < .05$

จากตารางที่ 6 พบว่า นักศึกษาที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ ระดับ .05 โดยนักศึกษาที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป (X =1.8808) มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่านักศึกษามีประสบการณ์ใน การขับขี่รถจักรยานยนต์ น้อยกว่า 5 ปี (X =1.8756) ส่วนคู่อื่นไม่แตกต่างกัน

4.2 ตารางที่ 7 แสดงการวิเคราะห์เปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัดนครราชสีมา จำแนกตามประสบการณ์ การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ตารางที่ 7 แสดงการวิเคราะห์เปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัดนครราชสีมา จำแนกตามประสบการณ์ การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F
ระหว่างกลุ่ม	2	1.558	1.558	3.024*
ภายในกลุ่ม	382	197.403	.515	
รวม	384	198.961		

* $p < .05$

จากตารางที่ 7 พบว่า นักศึกษาที่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่าง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ.05 จึงทำการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีของเชฟเฟ (Scheffe) ดังตารางที่ 8

ตารางที่ 8 เปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาเป็นรายคู่ของประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยวิธีของเชฟเฟ (Scheffe)

ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์	เคยมีประสบการณ์และเคยเข้ารับการรักษาในสถานพยาบาล ($X = 1.9456$)	เคยมีประสบการณ์แต่ไม่ถึงขั้นเข้ารับการรักษาในสถานพยาบาล ($X = 1.9482$)	ไม่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ ($X = 1.9508$)
- เคยมีประสบการณ์และเคยเข้ารับการรักษาในสถานพยาบาล ($X = 1.9456$) - เคยมี	- .0026	- -	- -

ประสบการณ์แต่ ไม่ ถึงขั้นเข้ารับ การรักษาใน สถานพยาบาล ($X = 1.9482$) - ไม่เคยมี ประสบการณ์การ เกิดอุบัติเหตุ ($X = 1.9508$)	.0052*	.0026	
--	--------	-------	--

* $p < .05$

จากตารางที่ 8 พบว่า นักศึกษาที่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถ จักรยานยนต์ต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่าง มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยนักศึกษาที่ไม่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ($X = 1.9508$) มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่า นักศึกษาที่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุและเคยเข้ารับการรักษาในสถานพยาบาล ($X = 1.9456$) ส่วนคู่อื่นไม่แตกต่างกัน



บทที่ 5

สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

สำหรับการวิจัยเรื่อง “ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัดนครราชสีมา ” มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา 1) เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัดนครราชสีมา กับผลการเรียนเฉลี่ยสะสม (GPAX) 2) เพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัดนครราชสีมา จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ประชากรในการวิจัยครั้งนี้ คือ นักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัดนครราชสีมา ที่กำลังศึกษาระดับปริญญาตรี ชั้นปีที่1 ปีที่ 2 ปีที่ 3 ปีที่ 4และปีอื่นๆ ปีการศึกษา 2555 ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาเรียน จำนวน 9,970 คน กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ นักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัดนครราชสีมา ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มาเรียน จำนวน 385 คน ซึ่งได้มาจากการคำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรของทาโรยามาเน่ (Taro Yamane, 1973:125) ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 สำหรับความคลาดเคลื่อนร้อยละ5 และใช้การสุ่มตัวอย่างแบบแบ่งชั้น (Stratified Random Sampling) ตามสัดส่วนประชากร

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นแบบสอบถาม และสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ร้อยละ (%) ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) การทดสอบค่าที (t-test) การทดสอบความแปรปรวนทางเดียว (One-Way ANOVA)

สรุปผลการวิจัย

จากการวิเคราะห์ข้อมูล ผลการวิจัยสรุปเป็นประเด็นสำคัญได้ดังนี้

1. การวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ส่วนใหญ่มีเพศหญิง ร้อยละ 60 และเพศชาย ร้อยละ 40 ระดับการศึกษาส่วนใหญ่อยู่ในระดับปริญญาตรีปีที่ 2 ร้อยละ 29.35 ในระดับปริญญาตรีปีที่ 3 ร้อยละ 24.42 ในระดับปริญญาตรีปีที่ 1 ร้อยละ 22.60 ในระดับปริญญาตรีปีอื่นๆ ร้อยละ 12.73 และในระดับปริญญาตรีปีที่ 4 ร้อยละ 10.65 สำนักวิชาส่วนใหญ่อยู่ในสำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์ ร้อยละ 52.47 สำนักวิชาแพทยศาสตร์ ร้อยละ 22.08 สำนักวิชาเทคโนโลยีสังคม ร้อยละ 14.03 สำนักวิชาเทคโนโลยีการเกษตร ร้อยละ 7.01 สำนักวิชาพยาบาลศาสตร์ ร้อยละ 2.86 และสำนักวิชาวิทยาศาสตร์ ร้อยละ 1.30 เกรดเฉลี่ยสะสม (GPAX) ส่วนใหญ่อยู่ที่ 2.01-2.50 ร้อยละ 28.83 ที่ 1.81-2.00 ร้อยละ 21.56 ที่ 2.51-3.00 ร้อยละ 23.90 ที่ 3.01-3.50 ร้อยละ 12.21 ที่ 1.50-1.80 ร้อยละ 7.27 และที่ 3.51-4.00 ร้อยละ 5.45 ยานพาหนะส่วนใหญ่มียานพาหนะ ร้อยละ 79.74 และไม่มียานพาหนะ ร้อยละ 20.26 ส่วนประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง ส่วนใหญ่มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ตั้งแต่

5 -10 ปี ร้อยละ 60.52 และประสบการณ์ในการเกิด อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ แต่ไม่เคยเข้ารับการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาล ร้อยละ 41.8

2. การวิเคราะห์พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการ ขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัดนครราชสีมา อยู่ในระดับปานกลาง ($X = 1.7195$)

3. การวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา จำแนกตาม ระดับการศึกษาและเกรดเฉลี่ยสะสม (GPAX) ที่แตกต่างกัน ปรากฏผลดังนี้

3.1 การวิเคราะห์เปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา ที่มีระดับการศึกษาที่แตกต่างกัน พบว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัดนครราชสีมา ที่มีระดับการศึกษา ต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ ทางสถิติที่ระดับ.05

3.2 การวิเคราะห์เปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา ที่มีเกรดเฉลี่ยสะสม (GPAX) ที่แตกต่างกัน พบว่า นักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัดนครราชสีมา ที่มีเกรดเฉลี่ยสะสม (GPAX) ต่างกัน มี

พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ.05

4. การเปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำแนกตาม ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยทดสอบความแปรปรวนทางเดียว (One-Way ANOVA) และหากพบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ผู้วิจัยทำการทดสอบหาความแตกต่างรายคู่ ด้วยวิธีของเชฟเฟ (Scheffe' test for all possible comparison) ปรากฏผลดังนี้

4.1 การวิเคราะห์เปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัดนครราชสีมา จำแนกตาม ประสบการณ์ ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า นักศึกษาที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกันมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ.05โดยนักศึกษาที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป ($X = 1.8808$) มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่านักศึกษามีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์น้อยกว่า 5 ปี ($X = 1.8756$)

4.2 การวิเคราะห์เปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัดนครราชสีมา จำแนกตาม ประสบการณ์ การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า นักศึกษาที่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ.05 โดยนักศึกษาที่ไม่เคยมีประสบการณ์การเกิด อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ($X = 1.9508$) มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการ ขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่านักศึกษาที่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุและเคยเข้ารับการรักษาใน สถานพยาบาล ($X = 1.9456$)

การอภิปรายผล

จากการสรุปผลการวิจัยสามารถนำมาอภิปรายผลได้ดังนี้

1. การวิเคราะห์ห้ระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัดนครราชสีมา อยู่ในระดับปานกลาง อาจเนื่องจากกลุ่มตัวอย่างกำลังอยู่ในช่วงของวัยรุ่นทั้งวัยรุ่น ตอนต้นและวัยรุ่นตอนปลาย ซึ่งโดยปกติของวัยรุ่นมักจะต้องการเป็นที่ยอมรับของกลุ่มและจะมี พฤติกรรมการเล่นแบบจากกลุ่มเพื่อน โดยไม่ได้คำนึงถึงความถูกต้องหรือความปลอดภัยใด ๆ ทั้งสิ้น การที่พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษายังไม่อยู่ใน ระดับปานกลางนั้น เนื่องจากนักศึกษายังไม่ได้ให้ความสำคัญเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุเท่าที่ควร

2. การศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัดนครราชสีมา กับผลการเรียนเฉลี่ยสะสม (GPAX) ผลการวิจัยพบว่า นักศึกษาที่มีผลการเรียนเกรดเฉลี่ยสะสมที่มากกว่าจะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ดีกว่านักศึกษาที่มีผลการเรียนเกรดเฉลี่ยสะสมที่น้อยกว่า

3. การวิเคราะห์เปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัดนครราชสีมา จำแนกตามระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่แตกต่างกัน

3.1 นักศึกษาที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกันมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน ผลการวิจัยพบว่า นักศึกษาที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ.05 โดยนักศึกษาที่มีระดับปีการศึกษาที่สูงกว่า($X=2.6295$) มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่านักศึกษาที่มีระดับปีการศึกษาที่ต่ำกว่า ($X = 2.6192$) อธิบายได้ว่า นักศึกษาที่มีระดับการศึกษาสูงกว่ามีการตระหนักในเรื่องของการป้องกันอุบัติเหตุได้ดีกว่าประกอบกับนักศึกษาระดับปีการศึกษาชั้นสูง จะเป็นวัยรุ่นตอนปลายที่มีวุฒิภาวะสูงกว่านักศึกษาระดับปีการศึกษาที่ต่ำกว่าเป็นวัยรุ่นตอนต้น จึงทำให้พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่า

3.2 นักศึกษาที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน ผลการวิจัยพบว่า นักศึกษาที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกันมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่

รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ.05 โดยนักศึกษาที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป ($X=1.8808$) มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่านักศึกษาที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์น้อยกว่า 5 ปี ($X=1.8756$) อธิบายได้ว่า นักศึกษาที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ตั้งแต่ 10 ปีขึ้นไป จะมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ดีกว่า ทั้งนี้อาจเป็นเพราะผู้ขับขี่รู้สึกว่าการขับขี่ไม่ชำนาญและเกิดความกลัวอุบัติเหตุ ทำให้ผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎจราจรโดยมีความรอบคอบและระมัดระวังมากกว่านักศึกษาที่มีประสบการณ์น้อยกว่า 5 ปี และคิดว่าตนเป็นผู้ที่มีความชำนาญในการขับขี่รถจักรยานยนต์ จึงทำให้เกิดความคึกคะนองและประมาทได้มากกว่า

3.3 นักศึกษาที่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน ผลการวิจัยพบว่า นักศึกษาที่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ.05 โดยนักศึกษาที่ไม่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ($X = 1.9508$) มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่านักศึกษาที่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุและเคยเข้ารับการรักษาในสถานพยาบาล ($X = 1.9456$) อธิบายได้ว่า นักศึกษาที่ไม่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความระมัดระวังและมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถที่ดี



ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะที่ได้จากผลการวิจัย

จากผลการวิจัยที่ได้ ผู้วิจัยขอเสนอแนะแนวทางในการดำเนินงานในการป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดที่เกิดขึ้น ซึ่งในการแก้ไขปัญหานั้นไม่สามารถแก้ไขได้เพียงแค่หน่วยงานใดหน่วยงานหนึ่งเท่านั้น แต่ควรแก้ไขปัญหานั้นในระดับที่มีส่วนเกี่ยวข้อง ดังนี้

ระดับนโยบาย

หน่วยงานของรัฐที่มีหน้าที่ในการกำหนดนโยบายต่างๆ ควรมีการกำหนดนโยบายที่เน้นในเรื่องการลดปัญหาคอขวดที่เกิดขึ้น โดยกำหนดมาตรการในด้านกฎหมายให้มีการบังคับใช้อย่างจริงจัง และมีการสนับสนุนงบประมาณในเรื่องของการป้องกันอุบัติเหตุจราจรให้เพียงพอ อีกทั้งควรมีการวางแผนการป้องกันปัญหาคอขวดที่เกิดขึ้นร่วมกันทั้งในภาครัฐและเอกชน มีการประสานงานที่ดีทั้งภายในและภายนอกหน่วยงาน ทั้งนี้ให้ทุกหน่วยงานคำนึงถึงปัญหาคอขวดที่เกิดขึ้นที่ลดน้อยลงเป็นสิ่งสำคัญ และควรร่วมมือกันป้องกันและแก้ไขปัญหาคอขวดอย่างจริงจังและอย่างต่อเนื่อง

ระดับปฏิบัติ

1. หน่วยงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจ

1.1 ควรจัดให้มีหลักสูตรอบรมผู้กระทำผิดกฎหมายจราจร เพราะบางครั้งเงินค่าปรับเพียงเล็กน้อยไม่สามารถทำให้ผู้ขับขี่กลับใจได้ โดยเฉพาะผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรในกลุ่มวัยรุ่น ซึ่งในการอบรมให้ความรู้ที่ถูกต้องถึงเรื่องของการฝ่าฝืนทางอาญาโดยเน้นการฝึกควบคุมอารมณ์ของวัยรุ่นควบคู่ไปด้วย

1.2 ควรเข้มงวดกวดขันและจับกุมผู้กระทำผิดกฎหมายจราจรทุกครั้ง โดยไม่มีการเลือกปฏิบัติ และควรมีการตรวจสอบเครื่องหมายและสัญญาณไฟจราจรตามจุดต่างๆ ให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้

1.3 ควรมีการให้ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร โดยผ่านสื่อต่างๆ เช่น โทรทัศน์ ทั้งนี้อาจใช้บุคคลที่วัยรุ่นชื่นชอบเป็นตัวแทนในการประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้ หรือการใช้ป้ายประชาสัมพันธ์ ให้แพร่หลายทั่วทุกจังหวัด

2. หน่วยงานของสถาบันการศึกษา

2.1 ควรมีการจัดโครงการเพิ่มทักษะการขับขี่รถอย่างปลอดภัยเน้นในกลุ่มนักศึกษาที่ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะ ทั้งนี้อาจารย์ทุกคน ควรร่วมมือกัน โดยใช้กระบวนการกลุ่ม เช่น เพื่อนช่วยเพื่อน หรือใช้ตัวแบบที่ดีของกลุ่มเพื่อน การใช้ทฤษฎีแรงจูงใจ หรือการเสริมแรง เป็นต้น

2.2 ควรจัดหลักสูตรเพิ่มเติมในการปลูกฝังจิตสำนึกและสร้างวินัยให้แก่นักเรียนและนักศึกษามากขึ้นในเรื่องของมารยาทในการใช้รถ ใช้ถนนที่ถูกต้อง เพราะจะเป็นแนวทางในการป้องกันที่ดีที่สุด

2.3 ควรให้ความสำคัญในเรื่องความผันผวนทางอารมณ์ของวัยรุ่น โดยมีการจัดโปรแกรมในเรื่องการควบคุมอารมณ์ อาจใช้การฝึกปฏิบัติโดยให้นักเรียนนั่งสมาธิ เพื่อเป็นการปลูกฝังให้นักเรียนสามารถควบคุมอารมณ์ของตนเองได้ และควรส่งเสริมให้นักเรียนมีความเชื่อมั่นในตนเองอีกด้วย

3. หน่วยงานสาธารณสุข ควรจัดรณรงค์ประชาสัมพันธ์ และให้ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุโดยร่วมมือกับสถานศึกษาในการใช้กลุ่มนักศึกษาเป็นตัวแทนในการสอน หรือเพิ่มทักษะในการขับขี่รถที่ถูกต้อง ควรมีการเตรียมความพร้อมและวางแผนการป้องกันอุบัติเหตุอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในช่วงเทศกาลต่างๆ และควรเน้นถึงความสำคัญในเรื่องของความผันผวนทางอารมณ์ของวัยรุ่น การรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุ ความเชื่อมั่นในตนเอง และความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรควบคู่กันไปด้วย

4. หน่วยงานสำนักงานขนส่ง ควรมีการอบรมและให้ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรก่อนที่จะออกไปขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะในสถานศึกษาที่มีผู้ใช้รถจักรยานยนต์จำนวนมาก ทั้งนี้อาจใช้วิธีการให้ความรู้โดยใช้กลุ่มผู้นำของนักศึกษาที่ได้รับการยอมรับของกลุ่มสอนกันเอง

ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

ควรศึกษาวิจัยพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มประชากรอื่น และศึกษาปัจจัยอื่นๆ ที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

บรรณานุกรม

- กระทรวงสาธารณสุข. กรมการแพทย์. สำนักงานพัฒนาระบบข้อมูลข่าวสารสุขภาพ. โครงการศูนย์วิชาการ. สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.). (2554). *หยุดอุบัติเหตุบนท้องถนนทั่วโลก*. พิมพ์ที่ บริษัท ทิควีพี จำกัด.
- ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน. (2012). รายงานข้อมูลสถิติ. [เว็บไซต์]. สืบค้นจาก <http://www.thairsc.com/>
- นางอลิสา จันทร์เรือง. (2545). *ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิค จังหวัดสุพรรณบุรี*. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยศิลปากร).
- กฤติยา พันธุ์วิไล. (2540). *ความเชื่อด้านสุขภาพและพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร ของวัยรุ่นที่ขับรถในอำเภอเมืองเชียงใหม่*. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่).
- กำไล ต้นชัยศรี. (2536). *การศึกษาเปรียบเทียบปัจจัยเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนมัธยมศึกษา จังหวัดสระบุรี*. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยมหิดล).
- ชรัตน์ วสุธาดา และคณะ. (2539). *การศึกษาความรู้ ความคิดเห็น และพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นในเขตเมือง จังหวัดชัยภูมิ*. ชัยภูมิ: โรงพยาบาลชัยภูมิ.
- ชูศรี ประกอบกุล. (2531). *ประสิทธิผลของการจัดโปรแกรมสุขศึกษา เรื่องการป้องกันการกระทบกระเทือนทางสมองเมื่อเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ โดยการสวมหมวกนิรภัยให้แก่ นักเรียนวิทยาลัยเทคนิคสิงห์บุรี*. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยมหิดล).
- นพดล บำรุงกิจ. (2544). *พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของข้าราชการทหารอากาศชั้นประทวน*. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยมหิดล).

- นิรมัย ศุภนราพรรัตน์. (2539). การประยุกต์แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น ศูนย์การศึกษานอกโรงเรียน จังหวัดตราด. (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยมหิดล).
- ปกิจ พรหมายน. (2531). ความรู้และการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร. (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยมหิดล).
- ประภา นัครา. (2539). พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ในจังหวัดภูเก็ต. (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยมหิดล).
- ประเสริฐ เก็มประโคน. (2539). ความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อการบังคับใช้กฎหมาย หมวดนิรภัย: ศึกษากรณีเขตสาธารณสุขที่ 5. (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยมหิดล).
- พัชรินทร์ ชมเดช และคณะ. (2545). การสำรวจอัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ พ.ศ. 2545. กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข.
- ยุพา หงษ์วะชิน. (2542). พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา. (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยมหิดล).
- รัมภา ทพยธรรม. (2538). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง จังหวัดสมุทรสาคร. (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยมหิดล).
- วนิดา เมธาลักษณ์. (2534). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความรุนแรงของการบาดเจ็บในผู้ประสบอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์: ศึกษาเฉพาะกรณีโรงพยาบาลในสังกัดกรุงเทพมหานคร. (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, มหาวิทยาลัยมหิดล).
- วัลภา วงศ์สารศรี. (2539). ความชุกและปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการขับรถประสบอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร. (วิทยานิพนธ์ปริญญามหาบัณฑิต, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย).

- วิทยา จารุพูนผล และคณะ. (2544). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในอำเภอบ้านโป่ง จังหวัดราชบุรี. ราชบุรี: โรงพยาบาลบ้านโป่ง.
- สุจิตรา ทัดเที่ยง. (2535). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยมหิดล).
- สุรัชย์ เจียมกุล. (2536). ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มอายุ 15-24 ปี จังหวัดตราด. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยมหิดล).
- เสาวลักษณ์ คัชมาตย์. (2540). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุของพนักงานขับรถโดยสารประจำทาง เขตการเดินรถที่ 4 องค์การขนส่งมวลชนกรุงเทพ. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยมหิดล).
- อำนาจ นาคแก้ว. (2534). ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถยนต์ในกรุงเทพมหานคร. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, มหาวิทยาลัยมหิดล).
- เอื้อมพร รักจรรยาบรรณ. (2538). การศึกษาการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายในจังหวัดชลบุรี. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทบริหารธุรกิจ, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย).
- Harris, D.M., and S. Guten Health-Protection Behavior: An Exploratory Study. *Journal of Health and Social Behavior* 20 (March 1979): 17-29.
- Thirayoot, L., Sajjakaj, J., Duandao, W., Vatanavongs, R., Siradol, S. (2011). *How vehicle ownership affect time utilization on study, leisure, social activities, and academic performance of university student? A case study of engineering freshmen in a rural university in Thailand.* Suranaree University of Technology: Thailand.

Vatanavongs, R., Sajjakaj, J. (2013). *Community participation and behavioral changes of helmet use in Thailand*. Suranaree University of Technology: Thailand.







แบบสอบถาม

เรื่อง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี จังหวัดนครราชสีมา

คำชี้แจง

1. นักศึกษาไม่ต้องเขียนชื่อลงในแบบสอบถาม โปรดตอบแบบสอบถามให้ครบทุกข้อ และตรงกับความเป็นจริงของท่านมากที่สุด โดยคำตอบของนักศึกษา ผู้วิจัยจะเก็บเป็นความลับ และไม่มีผลเสียหายใดๆต่อนักศึกษาและผลการเรียนทั้งสิ้น เนื่องจากผู้วิจัยใช้ประกอบการทำโครงการศึกษาวิศวกรรมขนส่ง

2. แบบสอบถามฉบับนี้แบ่งออกเป็น 2 ส่วน ประกอบด้วย
ส่วนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลส่วนบุคคล จำนวน 7 ข้อ
ส่วนที่ 2 แบบสอบถามพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยจำนวน 4 ข้อ

ผู้วิจัยหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความร่วมมือจากนักศึกษาเป็นอย่างดี ขอขอบคุณนักศึกษาทุกท่านและขอให้ทุกคนโชคดี



ชนิษฐา นาหนอง
นักศึกษาปริญญาตรี สาขาวิศวกรรมขนส่ง
สำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์
มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ตอนที่ 1: ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

เพศ	<input type="radio"/> ชาย <input type="radio"/> หญิง
ชั้นปี	<input type="radio"/> 1 <input type="radio"/> 2 <input type="radio"/> 3 <input type="radio"/> 4 <input type="radio"/> อื่นๆ.....
สำนักวิชา	<input type="radio"/> สำนักวิชาวิทยาศาสตร์ <input type="radio"/> สำนักวิชาเทคโนโลยีสังคม <input type="radio"/> สำนักวิชาเทคโนโลยีการเกษตร <input type="radio"/> สำนักวิชาวิศวกรรมศาสตร์ <input type="radio"/> สำนักวิชาแพทยศาสตร์ <input type="radio"/> สำนักวิชาพยาบาลศาสตร์
เกรดเฉลี่ยสะสม (GPAX)	<input type="radio"/> 1.50-1.80 <input type="radio"/> 1.81-2.00 <input type="radio"/> 2.01-2.50 <input type="radio"/> 2.51-3.00 <input type="radio"/> 3.01-3.50 <input type="radio"/> 3.51-4.00
ยานพาหนะ	<input type="radio"/> มี คือ <input type="radio"/> ไม่มี
ประสบการณ์ขับขี่	<input type="radio"/> น้อยกว่า 5 ปี <input type="radio"/> ตั้งแต่ 5 -10 ปี <input type="radio"/> มากกว่า 10 ปี
ประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่	<input type="radio"/> เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และเคยเข้ารับการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาล <input type="radio"/> เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แต่ไม่ถึงขั้นเข้ารับการรักษาพยาบาลในสถานพยาบาล <input type="radio"/> ไม่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ตอนที่ 2: พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง โปรดกาเครื่องหมาย / ลงในช่อง ที่ตรงกับความเป็นจริงของท่านมากที่สุด โดยคำตอบมี 4 ตัวเลือก ดังนี้คือ

ปฏิบัติทุกครั้ง หมายถึง ผู้ตอบปฏิบัติตามข้อความนั้นได้เป็นประจำ หรือปฏิบัติทุกครั้ง
 ปฏิบัติบ่อยครั้ง หมายถึง ผู้ตอบปฏิบัติตามข้อความนั้นได้เป็นบ่อยครั้ง หรือเป็นส่วนใหญ่
 ปฏิบัติบางครั้ง หมายถึง ผู้ตอบปฏิบัติตามข้อความนั้นได้น้อยครั้ง หรือปฏิบัติบางครั้ง
 ไม่เคยปฏิบัติ หมายถึง ผู้ตอบแบบสอบถามไม่เคยปฏิบัติตามข้อความนั้นเลย

พฤติกรรม	ปฏิบัติทุกครั้ง	ปฏิบัติบ่อยครั้ง	ปฏิบัติบางครั้ง	ไม่เคยปฏิบัติ
1.ท่านสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเมื่อต้องขับขี่รถจักรยานยนต์ระยะทางไกลๆ				
2.ท่านสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเมื่อต้องขับขี่รถจักรยานยนต์ระยะทางใกล้ๆ				
3.ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ท่านสวมหมวกนิรภัยโดยรัดคางด้วยสายรัดให้แน่นทุกครั้ง				
4.ท่านมักจะแขวน / ทิ้งหมวกนิรภัยโดยที่ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์				

ภาคผนวก ข
ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม



Table 1: Independent Variable

Group Statistics

	Gender	N	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean
class	Male	154	2.60	1.356	.109
	Female	231	2.58	1.269	.083
Institutes	Male	154	3.92	.907	.073
	Female	231	3.06	1.122	.074
GPAX	Male	154	3.31	1.411	.114
	Female	231	3.28	1.195	.079
Vehicle	Male	154	1.10	.307	.031
	Female	231	1.22	.413	.027
Experience	Male	154	1.94	.618	.050
	Female	231	1.04	.611	.040
Accidents	Male	154	1.87	.702	.057
	Female	231	2.00	.728	.048

Independent Samples Test										
		Levene's Test for Equality of Variances		t-test for Equality of Means						
		F	Sig.	t	df	Stg. (2-tailed)	Mean Difference	Std. Error Difference	95% Confidence Interval of the Difference	
									Lower	Upper
class	Equal variances assumed	.596	.441	.718	383	.473	.097	.136	-.169	.364
	Equal variances not assumed			.708	312.750	.479	.097	.138	-.173	.368
Institutes	Equal variances assumed	15.932	.000	.499	383	.618	.054	.108	-.159	.267
	Equal variances not assumed			.521	368.950	.603	.054	.104	-.150	.258
GPAX	Equal variances assumed	5.479	.020	.178	383	.859	.024	.134	-.239	.287
	Equal variances not assumed			.172	290.243	.863	.024	.138	-.248	.296
Vehicle	Equal variances assumed	2.810	.094	-.827	383	.409	-.035	.042	-.117	.048
	Equal variances not assumed			-.836	342.158	.403	-.035	.041	-.116	.047
Experience	Equal variances assumed	1.576	.210	1.661	383	.097	.106	.064	-.019	.232
	Equal variances not assumed			1.657	325.215	.098	.106	.064	-.020	.232
Accidents	Equal variances assumed	.270	.604	-1.739	383	.083	-.130	.075	-.277	.017
	Equal variances not assumed			-1.752	336.196	.081	-.130	.074	-.276	.016

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

Table 2: Dependent Variable

Between-Subjects Factors

		Value Label	N
Helmet_removal	0	Never practice	4
	1	Opening for some time	37
	2	Practice often	120
	3	Practice at all time	224
Helmet_distance	0	Never practice	15
	1	Opening for some time	171
	2	Practice often	139
	3	Practice at all time	60
Helmet_chin_strap	0	Never practice	19
	1	Opening for some time	156
	2	Practice often	126
	3	Practice at all time	84

Descriptive Statistics

Dependent Variable: Not_wearing_a_helmet

Helmet remot	Helmet distance	Helmet chin strap	Mean	Std. Deviation	N
Never practice	Never practice	Never practice	2.00	1.732	3
		Total	2.00	1.732	3
	Opening for some time	Opening for some time	1.00	.	1
		Total	1.00		1
Opening for some time	Total	Never practice	2.00	1.732	3
		Opening for some time	1.00	.	1
		Total	1.75	1.500	4
	Never practice	Opening for some time	.50	.577	4
Practice often		.00	.	1	
Practice often	Total	Total	.40	.540	5
		Opening for some time	Never practice	.00	
	Opening for some time	Opening for some time	1.21	.802	14
		Practice often	1.50	.577	4
	Practice at all time	Practice at all time	1.00	1.414	2
		Total	1.19	.814	21
	Practice often	Opening for some time	1.00	.	1
Practice often		1.25	.463	0	
Total	Total	1.22	.441	9	

	Practice at all time	Practice at all time	1.00	.000	2
		Total	1.00	.000	2
Total	Never practice		.00	.	1
	Opening for some time		1.05	.780	19
	Practice often		1.23	.599	13
	Practice at all time		1.00	.816	4
	Total		1.00	.722	37
Practice often	Never practice	Practice often	1.33	.577	3
		Practice at all time	1.00	.	1
		Total	1.25	.500	4
	Opening for some time	Never practice	.67	.500	9
		Opening for some time	1.02	.437	48
		Practice often	1.00	.471	10
		Practice at all time	1.00	.000	3
		Total	.97	.450	70
Practice often		Opening for some time	1.13	.834	15
		Practice often	1.64	.658	22
		Practice at all time	1.50	1.049	6
		Total	1.44	.796	43
Practice at all time		Practice often	1.50	.707	2
		Practice at all time	1.00	.	1
		Total	1.33	.577	3

	Total	Never practice	.67	.500	9
		Opening for some time	1.05	.551	63
		Practice often	1.13	.617	37
		Practice at all time	1.27	.786	11
		Total	1.16	.635	120
Practice at all time	Never practice	Opening for some time	2.00	.000	2
		Practice at all time	.00	.	1
		Total	1.33	1.155	3
		Opening for some time	Never practice	.00	.
	Opening for some time		1.00	.599	40
	Practice often		1.00	.535	15
	Practice at all time		1.00	.739	23
	Total		.99	.630	79
	Practice often	Never practice	.00	.000	2
		Opening for some time	.82	.636	17
		Practice often	1.00	.747	44
		Practice at all time	1.00	.584	24
Total		.97	.690	87	
Practice at all time	Never practice	.00	.000	3	
	Opening for some time	.86	.535	14	
	Practice often	1.06	1.088	17	
	Practice at all time	1.33	1.270	21	
	Total	1.05	1.061	55	
Total	Never practice	.00	.000	6	
	Opening for some time	.98	.611	73	
	Practice often	1.01	.792	76	
	Practice at all time	1.12	.900	69	
	Total	1.00	.701	224	

Total	Never practice	Never practice	2.00	1.732	3
		Opening for some time	1.00	.894	6
		Practice often	1.00	.816	4
		Practice at all time	.50	.707	2
		Total	1.13	1.060	15
	Opening for some time	Never practice	.55	.522	11
		Opening for some time	1.04	.559	103
		Practice often	1.07	.530	29
		Practice at all time	1.00	.720	28
		Total	1.01	.509	171
	Practice often	Never practice	.00	.000	7
		Opening for some time	.97	.720	33
		Practice often	1.22	.745	74
		Practice at all time	1.17	.699	30
		Total	1.13	.740	139
Practice at all time	Never practice	.00	.000	3	
	Opening for some time	.86	.535	14	
	Practice often	1.11	1.049	19	
	Practice at all time	1.29	1.197	24	
	Total	1.07	1.023	60	
Total	Never practice	.63	.955	19	
	Opening for some time	1.01	.606	156	
	Practice often	1.16	.753	126	
	Practice at all time	1.13	.875	84	
	Total	1.00	.745	385	

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

Tests of Between-Subjects Effects

Dependent Variable: Not_wearing_a_helmet

Source		Type III Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Intercept	Hypothesis	15.168	1	15.168	29.835	.013
	Error	4.471	7.901	1.574 ^a		
Helmet_remote	Hypothesis	2.400	3	.802	1.125	.362
	Error	14.868	20.854	.713 ^b		
Helmet_distance	Hypothesis	1.081	3	.360	.372	.774
	Error	13.000	11.447	.967 ^c		
Helmet_chin_strap	Hypothesis	7.548	3	2.516	4.298	.020
	Error	7.551	12.901	.585 ^d		
Helmet_remote * Helmet_distance	Hypothesis	6.604	6	1.101	3.401	.006
	Error	14.333	45.331	.310 ^e		
Helmet_remote * Helmet_chin_strap	Hypothesis	2.141	6	.357	1.205	.328
	Error	10.018	33.819	.296 ^f		
Helmet_distance * Helmet_chin_strap	Hypothesis	4.320	0	.540	1.900	.100
	Error	8.061	28.358	.284 ^g		
Helmet_remote * Helmet_distance * Helmet_chin_strap	Hypothesis	.865	5	.173	.332	.894
	Error	181.953	349	.521 ^h		

a. .751 MS(Helmet_distance) + .604 MS(Helmet_chin_strap) - .063 MS(Helmet_remote *
Helmet_distance) - .057 MS(Helmet_remote * Helmet_chin_strap) - .404 MS(Helmet_distance *
Helmet_chin_strap) + .132 MS(Helmet_remote * Helmet_distance * Helmet_chin_strap) + .038 MS
(Error)



- b. $.326 \text{ MS}(\text{Helmet_remoet} * \text{Helmet_distance}) + .345 \text{ MS}(\text{Helmet_remoet} * \text{Helmet_chin_strap}) - .171 \text{ MS}(\text{Helmet_remoet} * \text{Helmet_distance} * \text{Helmet_chin_strap}) + .499 \text{ MS}(\text{Error})$
- c. $.541 \text{ MS}(\text{Helmet_remoet} * \text{Helmet_distance}) + .513 \text{ MS}(\text{Helmet_distance} * \text{Helmet_chin_strap}) - .352 \text{ MS}(\text{Helmet_remoet} * \text{Helmet_distance} * \text{Helmet_chin_strap}) + .298 \text{ MS}(\text{Error})$
- d. $.703 \text{ MS}(\text{Helmet_remoet} * \text{Helmet_chin_strap}) + .634 \text{ MS}(\text{Helmet_distance} * \text{Helmet_chin_strap}) - .482 \text{ MS}(\text{Helmet_remoet} * \text{Helmet_distance} * \text{Helmet_chin_strap}) + .144 \text{ MS}(\text{Error})$
- e. $.589 \text{ MS}(\text{Helmet_remoet} * \text{Helmet_distance} * \text{Helmet_chin_strap}) + .411 \text{ MS}(\text{Error})$
- f. $.546 \text{ MS}(\text{Helmet_remoet} * \text{Helmet_distance} * \text{Helmet_chin_strap}) + .354 \text{ MS}(\text{Error})$
- g. $.680 \text{ MS}(\text{Helmet_remoet} * \text{Helmet_distance} * \text{Helmet_chin_strap}) + .320 \text{ MS}(\text{Error})$
- h. $\text{MS}(\text{Error})$



Expected Mean Squares^{a,b}

Source	Variance Component							Quadratic Term
	Var (Helmet_distance)	Var (Helmet_chin_strap)	Var (Helmet_remoet * Helmet_distance)	Var (Helmet_remoet * Helmet_chin_strap)	Var (Helmet_distance * Helmet_chin_strap)	Var (Helmet_remoet * Helmet_distance * Helmet_chin_strap)	Var (Error)	
Intercept	12.022	11.963	3.534	3.611	3.164	2.303	1.000	Intercept, Helmet_remoet
-Helmet_remoet	.000	.000	3.353	3.396	.000	1.356	1.000	Helmet_remoet
-Helmet_distance	15.999	.000	5.568	.000	4.454	2.397	1.000	
-Helmet_chin_strap	.000	19.815	.000	6.914	5.514	3.072	1.000	
-Helmet_remoet * Helmet_distance	.000	.000	10.283	.000	.000	4.476	1.000	
-Helmet_remoet * Helmet_chin_strap	.000	.000	.000	9.835	.000	4.311	1.000	
-Helmet_distance * Helmet_chin_strap	.000	.000	.000	.000	3.691	5.172	1.000	
-Helmet_remoet * Helmet_distance * Helmet_chin_strap	.000	.000	.000	.000	.000	7.501	1.000	
Error	.000	.000	.000	.000	.000	.000	1.000	

- a. For each source, the expected mean square equals the sum of the coefficients in the cells times the variance components, plus a quadratic term involving effects in the Quadratic Term cell.
- b. Expected Mean Squares are based on the Type III Sums of Squares.

Estimated Marginal Means

Helmet_remoet

Dependent Variable: Not_wearing_a_helmet

Helmet_remoet	Mean	Std. Error	95% Confidence Interval	
			Lower Bound	Upper Bound
Never practice	1.500 ^a	.417	.680	2.320
Opening for some time	.829 ^a	.174	.487	1.171
Practice often	1.163 ^a	.123	.915	1.410
Practice at all time	.797 ^a	.103	.600	.994

a. Based on modified population marginal mean.

มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี

ภาคผนวก ค
ค่าเฉลี่ย จำนวนและร้อยละของแบบสอบถาม
จำแนกเป็นรายชื่อ



ค่าเฉลี่ย จำนวนและร้อยละของแบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย

ข้อที่	คำถาม	จำนวนผู้ตอบแบบสอบถาม (คน/ร้อยละ)			
		ปฏิบัติ ทุกครั้ง	ปฏิบัติ บ่อยครั้ง	ปฏิบัติ บางครั้ง	ไม่เคย ปฏิบัติ
1	ท่านสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง เมื่อต้องขับขี่รถจักรยานยนต์ ระยะทางไกลๆ ($x=2.46$)	224/ 58.18	60/ 15.58	84/ 21.82	21/ 5.45
2	ท่านสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง เมื่อต้องขับขี่รถจักรยานยนต์ ระยะทางใกล้ๆ ($x= 1.63$)	120/ 31.17	138/ 36.10	126/ 32.73	57/ 14.81
3	ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ท่าน สวมหมวกนิรภัยโดยรัดคางด้วย สายรัดให้แน่นทุกครั้ง ($x= 1.71$)	37/ 9.61	171/ 44.42	156/ 40.52	233/ 60.52
4	ท่านมักจะแขวน / ทิ้งหมวก นิรภัยโดยที่ไม่สวมหมวกนิรภัย ขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ($x= 1.06$)	4/ 1.04	15/ 3.90	19/ 4.94	74/ 19.22