



## การศึกษาปัจจัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีผลต่อการฝ่าฝืนกฎจราจร

### STUDY OF MOTORCYCLE DRIVER CHARACTERISTIC ON TRAFFIC LAW VIOLATION

คารินทร์ งามสม (Darin Ngamsom)<sup>1</sup>

สมประสงค์ สัตย์มัลลี (Somprasong Suttayamully)<sup>2</sup>

ธีรยุทธ ลิมานนท์ (Thirayoot Limanond)<sup>3</sup>

<sup>1, 2, 3</sup> สาขาวิศวกรรมขนส่ง สำนักวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี อำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา 30000

[ae4222@gmail.com](mailto:ae4222@gmail.com), [sompra@sut.ac.th](mailto:sompra@sut.ac.th), [tlimanond@yahoo.com](mailto:tlimanond@yahoo.com)

**บทคัดย่อ :** อุบัติเหตุจากการจราจรในประเทศไทยนั้น ผู้ที่บาดเจ็บและเสียชีวิตส่วนใหญ่ คือ ผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ จากสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ในปี 2549 พบว่า ร้อยละ 68 ของการเกิดเหตุทั้งหมดเป็นเหตุที่เกิดขึ้นกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และสาเหตุในการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่ส่วนใหญ่มาจากพฤติกรรมที่ฝ่าฝืนกฎจราจรและความประมาท อุบัติเหตุที่มีสาเหตุที่เกี่ยวข้องกับการฝ่าฝืนกฎจราจร เช่น ค้มแอลกอฮอล์ก่อนการขับขี่ ฝ่าฝืนป้ายหยุด ขับรถเร็ว คิดเป็นร้อยละ 54 ของอุบัติเหตุทั้งหมด การศึกษาที่ผ่านมาทั้งในและต่างประเทศได้มีการศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยเสี่ยงทำให้เกิดอุบัติเหตุต่างๆ ซึ่งมีทั้งปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการฝ่าฝืนกฎจราจรและปัจจัยอื่นๆ หลายด้าน การศึกษานี้มีสมมุติฐานว่า การที่ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมที่ฝ่าฝืนกฎจราจรเป็นส่วนหนึ่งในการนำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุและการที่ทำให้ผู้ขับขี่เคร่งครัดปฏิบัติตามกฎจราจรสามารถทำให้ลดอุบัติเหตุจราจรลงได้ จึงได้มุ่งหาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยใช้เครื่องมือ คือ แบบสอบถาม และทำการวิเคราะห์หาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการฝ่าฝืนกฎจราจรโดยการใช้แบบจำลอง Binary Logistics Regression ผลการศึกษาสามารถนำไปใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการนำไปสู่การพัฒนาโยบายการดำเนินงานรณรงค์ด้านความปลอดภัยของภาครัฐต่อไป

**ABSTRACT :** According to the Traffic Police's accident report in 2006, 68% of traffic accidents were caused by motorcycle drivers, and 54% resulted from violation of traffic law. These accidents often led to death and injuries to motorcycle drivers. Motorcycle traffic accidents have been widely studied in Thailand and other countries. The studies many factors leading to motorcycle traffic accidents : the most important ones are traffic law violation and driver behavior. This study, focused on the motorcycle accidents related to traffic law violation. A survey was carried out and Binary Logistics Regression model was developed to explore the factors related to motorcycle accidents caused by traffic law violation. It was formed that, the motorcycle drivers in the age group of 18-35 years old tend to violate traffic law more than other age groups. The media especially "radio" is an important factor for safety driving behavior. The result of this study can be used as guidelines for improving safety strategies for motorcycle drivers.

**KEYWORDS :** รถจักรยานยนต์, ฝ่าฝืนกฎจราจร, ปัจจัยของผู้ขับขี่

## 1. บทนำ

อุบัติเหตุจากการขนส่งและจราจรในประเทศไทยมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง นับจากปี พ.ศ. 2530 ถึง ปัจจุบัน มีจำนวนผู้บาดเจ็บและพิการจากอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นทุกปี รัฐบาลจึงกำหนดมาตรการและแผนงาน/โครงการยกระดับมาตรฐานความปลอดภัยทางถนน เพื่อจะลดการสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรอย่างเร่งด่วน โดยได้กำหนดยุทธศาสตร์ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร 5 ด้าน คือ ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ด้านการให้ความรู้/ประชาสัมพันธ์ ด้านวิศวกรรมจราจร ด้านการจัดระบบบริการการแพทย์ฉุกเฉิน และด้านการประเมินผลและการพัฒนาระบบสารสนเทศ โดยเฉพาะอย่างยิ่งยุทธศาสตร์ด้านการบังคับใช้กฎหมาย ได้ปรับปรุงเพิ่มเติมมาตรการต่าง ๆ มากขึ้นเป็นลำดับ จากเดิมมาตรการ 3ม 1ข เป็น 3ม 2ข 1ร (3ม คือ ผู้ใช้รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัย เมมาแล้วไม่ขับ และรถได้มาตรฐานตามที่กฎหมายกำหนด 1ข คือ มีใบอนุญาตขับขี่และคาดเข็มขัดนิรภัยทั้งผู้ขับและผู้โดยสารที่นั่งด้านหน้า 1ร คือ ขับรถความเร็วไม่เกินกฎหมายกำหนด) การศึกษานี้เป็นศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในโครงการการศึกษาการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของผู้ใช้รถจักรยานยนต์: กรณีการปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้กฎหมาย 3ม 1ข 1ร ของกรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย กระทรวงมหาดไทย ซึ่งมีพื้นที่ศึกษา 24 จังหวัด ภาคเหนือ (6 จังหวัด) พะเยา แพร่ อุตรดิตถ์ พิชณุโลก ตาก และกำแพงเพชร ภาคตะวันออกเฉียงเหนือ (6 จังหวัด) หนองคาย กาฬสินธุ์ มหาสารคาม ร้อยเอ็ด ยโสธร และบุรีรัมย์ ภาคกลาง (4 จังหวัด) อ่างทอง สระบุรี นครปฐม และประจวบคีรีขันธ์ ภาคตะวันออก (3 จังหวัด) ได้แก่ นครนายก สระแก้ว และจันทบุรี ภาคใต้ (5 จังหวัด) ชุมพร ระนอง นครศรีธรรมราช พังงาและ สตูล โดยทำการสำรวจพฤติกรรมจากแบบสอบถาม ซึ่งสุ่มสอบถามผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่สถานที่ต่างๆ ได้แก่ สถานที่ราชการ สถานประกอบการ และสถานศึกษา เกี่ยวกับข้อมูลส่วนตัว ได้แก่ อายุ เพศ การเคยพบ/เห็นสื่อประชาสัมพันธ์ทางภาครัฐ ความรู้ด้านกฎหมายจราจร และทัศนคติของการปฏิบัติตามกฎหมายของผู้ตอบแบบสอบถาม และความเคร่งครัดในการปฏิบัติตามกฎหมาย เพื่อหาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการฝ่าฝืนกฎจราจร โดยการใช้อัลกอริทึมวิเคราะห์ทางสถิติ คือ Binary Logistic Regression เพื่อ

ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรตามคือ ความเคร่งครัดในการปฏิบัติตามกฎหมายกับตัวแปรอิสระต่างๆ ที่มีผลต่อการฝ่าฝืนกฎจราจร

## 2. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

งานวิจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาปัจจัยในการฝ่าฝืนกฎจราจรกับการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ที่นำมาทบทวนเป็นงานวิจัยในประเทศไทย เนื่องจากการศึกษาของต่างประเทศส่วนใหญ่เป็นการศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์ ซึ่งพฤติกรรมย่อมแตกต่างกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในประเทศไทย การทบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาในครั้งนี้มีดังนี้

การประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร [1] พบว่าการไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจรเป็นเหตุผลที่สำคัญที่สุดที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุอันเกิดจากผู้ขับขี่มาชน โดยคิดเป็นร้อยละ 51.1 และกลุ่มที่มีการปฏิบัติที่ถูกต้องต่ำกว่าความแตกต่างจากกลุ่มอายุอื่น คือ กลุ่มอายุไม่เกิน 19 ปี กลุ่มอาชีพนักเรียน นักศึกษาเมื่อเปรียบเทียบกับอาชีพอื่น มีคะแนนการมีส่วนร่วมปฏิบัติค่อนข้างต่ำจำเป็นต้องให้ความสำคัญกับกลุ่มนักเรียน นักศึกษา เป็นพิเศษ รองลงมาเป็นกลุ่มเกษตรกร

การวิจัยเพื่อศึกษาถึงพฤติกรรมและปัจจัยที่มีผลกระทบต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์บรรทุก เพื่อเสนอแนวทางในการแก้ไขพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร [2] พบว่า ผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีประสบการณ์ได้รับการลงโทษจากการฝ่าฝืนกฎจราจรมาก ผู้ที่มีอายุน้อยจะมีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรมากกว่าผู้ที่มีอายุมาก และความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ไม่มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์บรรทุก

การศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมของผู้ขับขี่และเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจร [3] โดยศึกษาจากผู้ขับขี่ที่ประสบอุบัติเหตุจราจรในถนนวิภาวดีรังสิตและถนนที่ต่อเนื่องหรือตัดผ่านในพื้นที่รับผิดชอบ พื้นที่สถานีตำรวจนครบาลดอนเมือง สถานีตำรวจนครบาลทุ่งสองห้อง สถานีตำรวจนครบาลบางเขน และสถานีตำรวจนครบาลพลโยธิน พบว่า อายุ และสถานภาพการสมรส ไม่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ

ผู้ขับขี่เพศชายจะประสบอุบัติเหตุจราจรมากกว่าผู้ขับขี่เพศหญิง ผู้ขับขี่ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรน้อย จะประสบอุบัติเหตุจราจรมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีความรู้เรื่องกฎจราจรมาก ผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่น้อยจะประสบอุบัติเหตุจราจรมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่มาก และผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมในการฝ่าฝืนกฎจราจรมากจะประสบอุบัติเหตุจราจรมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีพฤติกรรมในการฝ่าฝืนกฎจราจรน้อย

การศึกษาเรื่องความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างต่อการรวมกลุ่มในรูปแบบสหกรณ์ : ศึกษากรณีอำเภอป่าโป่ง จังหวัดราชบุรี [4] พบว่า ผู้ใช้รถจักรยานยนต์จะสวมใส่หมวกนิรภัยโดยคำนึงถึงความปลอดภัยมากกว่าที่จะกลัวเจ้าหน้าที่ตำรวจจับกุม และบทกำหนดโทษสำหรับผู้ฝ่าฝืนไม่สวมหมวกนิรภัยนั้นเหมาะสมดีแล้ว แต่เห็นว่าเจ้าหน้าที่ตำรวจไม่ค่อยออกชันจับกุมในเรื่องหมวกนิรภัยอย่างสม่ำเสมอ

การศึกษาของ Hsin-Li Chang และ Tsu-Hung Yeh [5] เป็นการศึกษาปัจจัยเสี่ยงที่ทำให้ผู้ขับขี่เสียชีวิตเปรียบเทียบระหว่างผู้ขับขี่รถยนต์และผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ทำการเปรียบเทียบจากตัวแปรในกรณีของการชนแบบคันเดียว (Single-Vehicle Crash) ของผู้ขับขี่ทั้ง 2 ประเภท โดยการใช้แบบจำลอง Logistic regression เมื่อเปรียบเทียบแล้วพบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีอัตราความเสี่ยงต่อความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุแบบคันเดียวมากกว่าผู้ขับขี่รถยนต์ร้อยละ 48 โดยตัวแปรทั้ง 2 กลุ่มที่มีค่าปัจจัยความเสี่ยงใกล้เคียงกัน คือ เพศ อายุ และเวลา

### 3. ระเบียบวิธีวิจัย

การศึกษาในครั้งนี้ใช้เครื่องมือ คือ แบบสอบถามสัมภาษณ์ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวนตัวอย่างรวมทั้งหมด 8,285 ตัวอย่างจากพื้นที่ศึกษา 24 จังหวัดในโครงการฯ ทำการสำรวจช่วงเดือนตุลาคม ปี 2549 โดยสัมภาษณ์ที่ สถานีตำรวจ สถานีประกอบการ และสถานศึกษา



ภาพที่ 1 การสัมภาษณ์โดยการใช้แบบสอบถามผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในสถานที่ต่างๆ

วิธีที่ใช้ในงานวิจัยครั้งนี้ คือ Binary Logistic Regression ซึ่งเป็นเทคนิคการวิเคราะห์สถิติเชิงคุณภาพ (qualitative statistical techniques) เพื่อวิเคราะห์ข้อมูลที่มีตัวแปรตามแบ่งออกเป็น 2 กลุ่มย่อย (กลุ่มที่มีเหตุการณ์/ปรากฏการณ์ กับกลุ่มที่ไม่มีเหตุการณ์หรือปรากฏการณ์) [6]

[7] ในการวิเคราะห์ Binary Logistic นั้น เมื่อ Y มีได้เพียง 2 ค่า ความสัมพันธ์ระหว่าง X และ Y จึงไม่ได้อยู่ในรูปเชิงเส้น แต่จะอยู่ในรูปตามสมการ (1)

$$E(Y) = \frac{e^{\beta_0 + \beta_1 x_1 + \dots + \beta_p x_p}}{1 + e^{\beta_0 + \beta_1 x_1 + \dots + \beta_p x_p}} \quad (1)$$

โดยที่  $0 \leq E(Y) \leq 1$  หรือ  $E(Y) = P(\text{event}) = P(\text{เกิดเหตุการณ์ที่สนใจ})$  และ  $P(\text{no event}) = P(\text{ไม่เกิดเหตุการณ์ที่สนใจ})$  มีค่าตามสมการ (2)

$$P(\text{no\_event}) = 1 - P(\text{event}) \quad (2)$$

เมื่อปรับความสัมพันธ์ให้อยู่ในรูปเชิงเส้นจึงได้ตามสมการ (3)

$$\log \left[ \frac{P(\text{event})}{P(\text{no\_event})} \right] = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \dots + \beta_p X_p \quad (3)$$

การประมาณค่า Y เป็นการประมาณ  $P(\text{event})$  โดยใช้สมการ (1) สำหรับการประมาณค่าสัมประสิทธิ์  $\beta_0, \beta_1, \dots, \beta_p$  ในสมการ (1) จะใช้วิธี Maximum Likelihood [7]

ในการศึกษาครั้งนี้ใช้ตัวแปรตาม 2 กลุ่มย่อย คือ กลุ่มปฏิบัติตามกฎอย่างเคร่งครัดและกลุ่มที่ปฏิบัติตามกฎไม่เคร่งครัด

$$Y = \begin{cases} 1 & \text{strict} \\ 0 & \text{not strict} \end{cases} \quad (4)$$

ตัวแปรอิสระเป็นตัวแปรเชิงกลุ่มจากแบบสอบถามนำเข้าในสมการ โดยเป็นตัวแปรที่สัมภาษณ์ผู้ขับขี่ถึงทัศนคติ การยอมรับการใช้กฎหมาย ความรู้ด้านกฎหมายจราจร สื่อที่ผู้ขับขี่ได้รับ และข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ขับขี่ เช่น เพศ อายุ อาชีพ

วิธีการเลือกตัวแปรอิสระ ใช้เทคนิค Forward stepwise โดยการทดสอบเพื่อเลือกตัวแปรของสมการ ต้องพิจารณาจากค่าความน่าจะเป็นของ likelihood ratio statistic ที่ขึ้นกับค่าประมาณโดยวิธี Maximum likelihood [7] พิจารณาตรวจสอบค่าความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปรอิสระด้วยวิธี Bivariate Correlate และตรวจสอบความน่าเชื่อถือของแบบจำลองจากค่า pseudo R<sup>2</sup>

#### 4. ผลการวิจัย

ผลสรุปข้อมูลในเบื้องต้น มีผู้ขับที่รถจักรยานยนต์ร้อยละ 46.5 ที่ปฏิบัติตามกฎอย่างเคร่งครัด และร้อยละ 53.5 ที่ปฏิบัติตามกฎอย่างไม่เคร่งครัด ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 สรุปข้อมูลการปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ขับที่รถจักรยานยนต์

Y	จำนวน	ร้อยละ
Restrict (ปฏิบัติตามกฎอย่างเคร่งครัด)	3,854	46.5
Not Restrict (ปฏิบัติตามกฎอย่างไม่เคร่งครัด)	4,431	53.5
รวม	8,285	100.0

สมการ Binary Logistic Regression ของผลการศึกษาค่าความเคร่งครัดในการปฏิบัติตามกฎของผู้ขับที่แสดงดังสมการ (5)

$$\log \left[ \frac{P(\text{strict})}{P(\text{not\_strict})} \right] = -6.684 - 0.663X_3 - 0.224X_4 + 0.774X_6 + 0.432X_8 + 0.278X_{11} + 0.111X_{14} + .048X_{18} + 1.449X_{28} + 0.26X_{29} + 0.714X_{30}$$

สมการที่ได้มีค่า Nagelkerke R<sup>2</sup> = .345 ค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระมีค่าดังตารางที่ 2

ตัวแปรที่ส่งผลกระทบต่อความเคร่งครัดปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ขับที่รถจักรยานยนต์ ได้แก่ อายุ (X<sub>3</sub>, X<sub>4</sub>, X<sub>6</sub>) อาชีพ (X<sub>8</sub>) ความถี่ในการเคยเห็น/ได้ยินสื่อประชาสัมพันธ์จากภาครัฐ (X<sub>11</sub>) การเคยเห็น/ได้ยินโฆษณาการเปิดไฟใส่หมวก (X<sub>14</sub>) สื่อประชาสัมพันธ์ที่ผู้ขับขีได้ยินบ่อยและส่งผลต่อความเคร่งครัดต่อการปฏิบัติตามกฎ คือ สื่อวิทยุ (X<sub>18</sub>) และตัวแปรทัศนคติที่ดี (X<sub>28</sub>, X<sub>29</sub>, X<sub>30</sub>) ต่อการที่จะปฏิบัติตามกฎจราจร

จากผลการศึกษาสามารถแปลความหมายจากค่าสัมประสิทธิ์ที่ได้จากสมการดังต่อไปนี้ ผู้ขับที่ช่วงอายุ 15-25 ปี เป็นกลุ่มที่ไม่เคร่งครัดในการปฏิบัติตามกฎจราจร กลุ่มที่เคร่งครัดต่อการ

ปฏิบัติตามกฎจราจร คือ กลุ่มผู้ขับที่ช่วงอายุ 56-65 ปี กลุ่มอาชีพเจ้าหน้าที่ของรัฐเป็นกลุ่มที่ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด

สื่อโฆษณาที่ส่งผลกระทบต่อความเคร่งครัดของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ได้ ก็คือ โฆษณาการเปิดไฟใส่หมวก สื่อที่ผู้ขับขีเคยเห็น/ได้ยินบ่อย คือ สื่อวิทยุ และผู้ขับขีที่มีทัศนคติที่ดีในการที่จะปฏิบัติตามกฎก็จะปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัดด้วย

ตารางที่ 2 ค่าสัมประสิทธิ์ของตัวแปรอิสระ

คำถาม	ตัวแปร	ความหมาย	B	Sig.
	Constant		-6.684	<0.001
Q3_1	X <sub>3</sub>	อายุ 15-25 ปี	-0.663	<0.001
Q3_2	X <sub>4</sub>	อายุ 26-35 ปี	-0.224	0.003
Q3_5	X <sub>6</sub>	อายุ 56-65 ปีขึ้นไป	0.774	0.025
Q4_1	X <sub>8</sub>	เจ้าหน้าที่รัฐ	0.432	<0.001
Q6	X <sub>11</sub>	ความบ่อยที่เคยได้ยิน ประชาสัมพันธ์ เคยเห็น/ได้ยิน	0.278	<0.001
Q7_2	X <sub>14</sub>	โฆษณาการเปิดไฟใส่ หมวก	0.111	0.001
Q8_2	X <sub>18</sub>	สื่อที่ผู้ขับขีเคยเห็น/ได้ยิน บ่อย : สื่อวิทยุ	0.48	<0.001
Q11_1	X <sub>28</sub>	ผู้ขับขีจะสวมหมวกนิรภัย เมื่อจะขับขี	1.449	<0.001
Q11_2	X <sub>29</sub>	ผู้ขับขีจะไม่ดื่มแอลกอฮอล์ ถ้าจะขับขี	0.26	<0.001
Q11_4	X <sub>30</sub>	ผู้ขับขีจะไม่โดยสารไป กับผู้ขับขีรถเร็วเกินกว่า กฎหมายกำหนด	0.714	<0.001

#### 5. สรุปผล

ผลการศึกษาที่ได้แสดงให้เห็นว่า การรณรงค์ให้ผู้ขับขีปฏิบัติตามกฎอย่างเคร่งครัด นอกจากจะต้องรณรงค์ให้กลุ่มผู้ขับขีที่อายุน้อย ดังเช่นในการศึกษาอื่นๆ ที่ผ่านมาแล้ว ผู้ขับขีที่อายุอยู่ในช่วงวัยทำงาน (ช่วง 26-35 ปี) ก็เป็นกลุ่มที่ยังไม่เคร่งครัดปฏิบัติตามกฎจราจร และสื่อประชาสัมพันธ์จากภาครัฐนั้นก็เป็นตัวแปรที่สำคัญต่อความเคร่งครัดของกลุ่มผู้ขับขีรถจักรยานยนต์

โดยสื่อที่ได้ผล คือ วิทยุ อาจเป็นเพราะผู้ขับขี่ในต่างจังหวัดส่วนใหญ่แล้วมักจะได้รับฟังสื่อต่างๆ ทางวิทยุ ดังนั้นภาครัฐควรจะให้ความสำคัญในการประชาสัมพันธ์ทางวิทยุด้วย

มาตรการรณรงค์ที่ภาครัฐเน้นรณรงค์ 4 มาตรการกับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้แก่ เมาไม่ขับ เปิดไฟใส่หมวก การมีใบขับขี่ และการห้ามขายเครื่องดื่มแอลกอฮอล์แก่ผู้ขับขี่ที่อายุต่ำกว่า 18 ปี มีมาตรการรณรงค์เดียวที่ส่งผลต่อความเคร่งครัดในการปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ขับขี่ คือ เปิดไฟใส่หมวก

ในการศึกษาครั้งต่อไปอาจศึกษาตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับความเคร่งครัดในการปฏิบัติตามกฎจราจรเพิ่มเติมย่อยในรายจังหวัดที่มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงเป็นอันดับต้นๆ เนื่องจากข้อจำกัดและสภาพแวดล้อมในแต่ละจังหวัดย่อมแตกต่างกันไป อาจทำให้ตัวแปรอิสระที่ส่งผลต่อตัวแปรตามแตกต่างกัน และมีค่าสัมประสิทธิ์ที่แตกต่างกันไป นอกจากนี้ การที่สามารถหาตัวแปรอิสระอื่นๆ ที่เกี่ยวเนื่องกับความเคร่งครัดในการปฏิบัติตามกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในแต่ละจังหวัดพื้นที่ศึกษา ก็ทำให้สามารถวางมาตรการแก้ไขในแต่ละพื้นที่ได้อย่างตรงจุดมากกว่า

## 6. เอกสารอ้างอิง

- [1] สถาบันพระปกเกล้า ร่วมกับ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.), 2548. รายงานการวิจัยฉบับสมบูรณ์เรื่องการประเมินผลนโยบายการป้องกันอุบัติเหตุจราจร.
- [2] เศษา พรหมสุวรรณ, 2541. ปัจจัยที่มีผลกระทบต่อพฤติกรรมรถฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถบรรทุกรับจ้างในเขตกรุงเทพมหานคร.
- [3] วิเชียร มุริจันทร์, 2541. พฤติกรรมของผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคลที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรในกรุงเทพมหานคร.
- [4] สมเจตน์ ไทยชนนท์, 2541. ความคิดเห็นของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างต่อการรวมกลุ่มในรูปแบบสหกรณ์ : ศึกษากรณีอำเภอป่าโป่ง จังหวัดราชบุรี.
- [5] Hsin-Li Chang and Tsu-Hurng Yeh, 2006. Risk Factors to Driver Fatalities in Single-Vehicle Crashes: Comparisons between Non-Motorcycle Drivers and Motorcyclists, Journal of Transportation Engineering, March 2006 : 227-236.
- [6] ศาสตราจารย์ ดร.สุชาติ ประสิทธิ์รัฐสินธุ์, 2548. การใช้สถิติอย่างถูกต้องและได้มาตรฐานสากล.
- [7] รองศาสตราจารย์ ดร.กัลยา วานิชย์บัญชา, 2544. การวิเคราะห์ด้วย SPSS for Windows. บริษัท ธรรมสาร จำกัด.