

ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
แผนกอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาลเลิดสิน

ปริญญาานิพนธ์
ของ
นิภา เสี่ยงสืบชาติ

เสนอต่อบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุขศึกษา
พฤษภาคม 2549

ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
แผนกอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาลเลิดสิน

ปริญญานิพนธ์
ของ
นิภา เสี่ยงสืบชาติ

เสนอต่อบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุขศึกษา
พฤษภาคม 2549
ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
แผนกอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาลเลิดสิน

บทคัดย่อ
ของ
นิภา เสียงสีบชาติ

เสนอต่อบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุขศึกษา
พฤษภาคม 2549

นิภา เสียงสืบชาติ. (2549). ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับชี่ของผู้ขับชี่รถจักรยานยนต์
แผนกอุบัติเหตุฉุกเฉิน.โรงพยาบาลเลิดสิน. ปรินฎานิพนธ์ วท.ม. (สุขศึกษา).กรุงเทพฯ:
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ. คณะกรรมการควบคุม :
รองศาสตราจารย์ ดร.ธาดา วิมลวัตรเวที, ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.กมลมาลย์
วิรัตน์เศรษฐิน.

การศึกษาวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการขับชี่ของผู้ขับชี่รถจักรยานยนต์
แผนกอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาลเลิดสิน และเพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมการขับชี่รถจักรยานยนต์
จำแนกตามตัวแปร เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา รายได้ ประสพการณ์ในการขับชี่
รถจักรยานยนต์ และประวัติการ ได้รับอุบัติเหตุจากการขับชี่รถจักรยานยนต์

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ เป็นผู้ขับชี่รถจักรยานยนต์ ที่มารับการรักษาที่
โรงพยาบาลเลิดสิน จำนวน 351 คน เลือกกลุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวม
ข้อมูลเป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น วิเคราะห์ข้อมูลโดยหาค่าร้อยละ คะแนนเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบน
มาตรฐาน ทดสอบค่าที่ วิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียวหรือทดสอบค่าเอฟ

ผลการศึกษาพบว่า

1. กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมการขับชี่รถจักรยานยนต์ ด้านความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรในระดับ
พอใช้ เจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับชี่ในระดับปานกลาง มีความพร้อมและมีการปฏิบัติใน
การขับชี่รถจักรยานยนต์ในระดับดี
2. กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่างกันมีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญ
ทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนตัวแปรอื่นๆไม่พบความแตกต่าง
3. กลุ่มตัวอย่างที่มี สถานภาพสมรส และประวัติการเคยมีอุบัติเหตุต่างกัน มีความพร้อมของ
ผู้ขับชี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ส่วนตัวแปรอื่นๆไม่พบความ
แตกต่าง
4. กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีการปฏิบัติในการขับชี่รถจักรยานยนต์แตกต่าง
กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ.001 ส่วนตัวแปรอื่นๆไม่พบความแตกต่าง

FACTORS EFFECTING ON MOTORCYCLE RIDERS BEHAVIOR AT
EMERGENCY DEPARTMENT, LERD SIN HOSPITAL

AN ABSTRACT
BY
NIPA SIANGSUEBCHART

Presented in Partial Fulfillment of the Requirements for the
Master of Science degree in Health Education
at Srinakharinwirot University
May 2006

Nipa Siangsuebchart. (2006). *Factor effecting on motorcycle riders behavior at Emergency Department, Lerdsin Hospital*. Master thesis, M.S. (Health Education). Bangkok : Graduate School Srinakharinwirot University.
Advisor Committee: Assoc. Prof. Dr.Thada Wimonwatwatee,
Assist. Prof. Dr. Kamonmarn Virutsetazin.

The objective of this survey research were to study and compare motorcycle riders behavior with independent variables. The studied independent variables were sex, age, marital status, educational level, monthly income, number of years on motorcycle riding experience, and history on accident

The samples of this study were 351 motorcycle riders who admitted at Emergency Department of Lerdsin hospital. The samples were accidental sampling. A self – administered questionnaire was used to gather data. The data were analyzed for percentage, mean, standard deviation, t–test, and Analysis of variance or F – test

Results of the study were as follows:

1. The samples had behavior on knowledge about traffic law and an attitude on safety of motorcycle riding at an average level, while the readiness and practice on motorcycle riding were at a good level.
2. The samples with different monthly income indicated statistically significant difference in attitude on safety of motorcycle riding; whereas the others independent variables had not showed any significant difference.
3. The samples with different marital status and history on accident indicated statistically significant difference in the readiness on motorcycle riding. There were no significant difference in others independent variables.
4. The samples with different educational level indicated statistically significant difference in practice on motorcycle riding; while significant difference were not found in others independent variables.

ปริญญานิพนธ์
เรื่อง

ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
แผนกอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาลเลิดสิน

ของ
นิภา เสี่ยงสืบชาติ

ได้รับอนุมัติจากบัณฑิตวิทยาลัยให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุขภาพ
ของมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ

..... คณบดีบัณฑิตวิทยาลัย
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.เพ็ญศิริ จีระเดชากุล)
วันที่..... เดือน พฤษภาคม พ.ศ. 2549

..... ประธาน
(รองศาสตราจารย์ ดร.ธาดา วิมลวัตรเวที)

..... กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.กมลมาลย์ วิรัตน์เศรษฐสิน)

..... กรรมการที่แต่งตั้งเพิ่มเติม
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.กฤตกรณ์ ประทุมวงษ์)

..... กรรมการที่แต่งตั้งเพิ่มเติม
(อาจารย์นายยา เกรียงชัยพฤษ)

ประกาศคุณูปการ

ปริญญานิพนธ์ฉบับนี้ สำเร็จลงได้ด้วยความสามารถอย่างดียิ่งจากรองศาสตราจารย์ ดร.ธาดา วิมลวัตรเวทีและผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.กมลมาลย์ วิรัตน์เศรษฐสิน ที่ได้ให้คำแนะนำ ปรับแก้ไข ปริญญานิพนธ์จนประสบความสำเร็จด้วยดี ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูง นอกจากนี้ผู้วิจัยขอขอบพระคุณผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.กฤตกรณ์ ประทุมวงษ์ และอาจารย์ นาดยา เกรียงชัยพฤกษ์ กรรมการเพิ่มเติมสอบปากเปล่าที่ได้กรุณาให้คำแนะนำแก้ไขให้ ปริญญานิพนธ์มีความสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณ อาจารย์พิมพ์พร ติรธรรมเจริญ ดร.อุไรวรรณ พรทวิวุฒิ ดร. พรทิพย์ ทยานันท์ นายอนุ เจริญวงศ์ระยับ นายแพทย์วุฒิชัย จตุทอง พตท.หญิง ประภาพรรณ เปลี่ยนแก้ว นางนิตยา ภูริพันธุ์ ที่ได้กรุณาปรับแก้ไขเครื่องมือสำหรับการวิจัยครั้งนี้

นอกจากนี้ ผู้วิจัยขอขอบพระคุณผู้อำนวยการโรงพยาบาลเลิดสิน หัวหน้ากลุ่มภารกิจ วิชาการบริการ หัวหน้าฝ่ายวิชาการ หัวหน้าแผนกอุบัติเหตุ-ฉุกเฉิน ตลอดจนเจ้าหน้าที่ทุกท่าน และกลุ่มตัวอย่างทุกท่านที่ให้ความร่วมมือเป็นอย่างดีในการเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณอาจารย์ภาควิชาสุศึกษาทุกท่านที่ได้ให้คำแนะนำ ปรีक्षाและ อบรมสั่งสอนประสิทธิประสาทวิชาความรู้แก่ผู้วิจัย

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณสามีของผู้วิจัย คุณวิทยา เสี่ยงสืบชาติ ที่ได้สนับสนุนให้ผู้วิจัยได้ ศึกษาต่อระดับปริญญาโทและช่วยผู้วิจัยดูแลครอบครัวเป็นอย่างดีระหว่างที่ผู้วิจัยศึกษาต่อ ผู้วิจัยขอขอบใจลูกสาวที่น่ารักทั้งสองของผู้วิจัยที่ตั้งใจเรียน ช่วยดูแลครอบครัวระหว่างที่แม่ ศึกษาต่อระดับปริญญาโท

สุดท้ายนี้ผู้วิจัยขอเทอด พระคุณบิดา-มารดา ที่ได้ให้กำเนิด เลี้ยงดูให้ความรักความ อบอุ่น ให้อภัยลูกมาโดยตลอด คุณประโยชน์ใดๆ ที่เกิดจากผลการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ขอให้บุญ กุศลนั้นส่งผลไปยังบิดา-มารดาผู้ซึ่งเป็นที่รักเคารพยิ่งของลูก

นิภา เสี่ยงสืบชาติ

สารบัญ

บทที่	หน้า
1 บทนำ	1
ภูมิหลัง	1
ความมุ่งหมายของการศึกษาค้นคว้า	4
ขอบเขตของการศึกษาค้นคว้า	5
การกำหนดประชากรและการเลือกกลุ่มตัวอย่าง	5
ตัวแปรที่ศึกษา.....	5
นิยามศัพท์เฉพาะ.....	6
กรอบแนวคิดในการศึกษาค้นคว้า	9
สมมติฐานของการศึกษาค้นคว้า	10
2 เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	12
ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุ.....	12
ความหมาย	12
ประเภทของอุบัติเหตุ.....	13
ความสูญเสียจากอุบัติเหตุ.....	14
ทฤษฎีอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย.....	15
ทฤษฎีโดมิโน	15
ทฤษฎีความเอนเอียงในการเกิดอุบัติเหตุ	17
สาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจร	18
การกระทำที่ไม่ปลอดภัยของผู้ขับขี่	18
สภาพยานพาหนะที่ไม่ปลอดภัย	23
สภาพแวดล้อมบนถนนที่ไม่ปลอดภัย.....	25
เหตุสุดวิสัย.....	26
หลักปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์.....	26
งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาค้นคว้า	32
งานวิจัยในต่างประเทศ.....	32
งานวิจัยในประเทศไทย	34

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
3 วิธีการดำเนินการศึกษาค้นคว้า.....	41
การกำหนดประชากรและการเลือกกลุ่มตัวอย่าง	41
ประชากร.....	41
การเลือกกลุ่มตัวอย่าง.....	41
การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาค้นคว้า	42
ขั้นตอนในการสร้างเครื่องมือ.....	45
การหาคุณภาพเครื่องมือ.....	46
วิธีดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล	47
วิธีจัดกระทำและการวิเคราะห์ข้อมูล.....	48
สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล.....	48
4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลศึกษาค้นคว้า.....	54
สัญลักษณ์ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล.....	54
การวิเคราะห์ข้อมูล.....	54
ผลการวิเคราะห์ข้อมูล	55
5 สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ สังเคราะห์ความมุ่งหมาย สมมติฐาน.....	78
วิธีดำเนินการศึกษาค้นคว้า	78
สมมติฐานของการศึกษาค้นคว้า	78
สรุปผลการค้นคว้า	80
ข้อเสนอแนะ	85
บรรณานุกรม	87
ภาคผนวก.....	94
ภาคผนวก ก.....	95
ภาคผนวก ข.....	103
ภาคผนวก ค.....	119
ประวัติย่อผู้วิจัย	124

บัญชีตาราง

ตาราง	หน้า
1 ความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุจำแนกตามจำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุ ปี พ.ศ. 2546–2547.....	2
2 สถิติอุบัติเหตุจราจรทางบกและที่เกิดขึ้นทั่วราชอาณาจักร พ.ศ. 2546-2547.....	3
3 ประเภทบุคคลตามทฤษฎีแนวนอัมเอียง.....	17
4 ความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดกับอัตราการตายจากอุบัติเหตุ ในการขับรถ พ.ศ. 2543.....	22
5 คำอำนาจจำแนกและค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามที่นำไปทดลองใช้กับ ผู้ได้รับบาดเจ็บจากการขับขีรถจักรยานยนต์ แผนกอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาลเลิดสิน.....	47
6 จำนวนและคำร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำนวน 351 คน จำแนกตาม เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ และโรคประจำตัวที่เกี่ยวข้อง กับอุบัติเหตุ.....	55
7 จำนวนและคำร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำนวน 351 คน จำแนกตามลักษณะ การขับขี่.....	57
8 จำนวนค่าและคำร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง 351 คน จำแนกตามลักษณะอุบัติเหตุ ขณะขับขีรถจักรยานยนต์และเกิดอุบัติเหตุ.....	59
9 จำนวนค่าและคำร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง 351 คน จำแนกตามวัน เวลา ขณะเกิด อุบัติเหตุ.....	60
10 จำนวนและคำร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง 351 คนจำแนกตามบริเวณร่างกายที่ได้รับ บาดเจ็บจากอุบัติเหตุ คำรักษาพยาบาล และค่าซ่อมแซมรถ.....	61
11 จำแนกระดับพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 351 คน .	63
12 จำนวนและคำร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง 351 คนจำแนกตามความพร้อมของผู้ขับขี รถจักรยานยนต์.....	64
13 จำนวนและคำร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง 351 คนจำแนกตามสภาพยาน พาหนะขณะเกิดอุบัติเหตุ.....	65
14 จำนวนค่าและคำร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง 351 คน จำแนกตามสภาพแวดล้อม ขณะเกิดอุบัติเหตุ.....	66

บัญชีตาราง (ต่อ)

ตาราง		หน้า
15	เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของกลุ่มตัวอย่างจำนวน 351 คน จำแนกตามเพศ.....	67
16	เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่ม ตัวอย่างจำนวน 351 คน จำแนกตามสถานภาพสมรส	68
17	เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่ม ตัวอย่างจำนวน 351 คน จำแนกตามรายได้ต่อเดือน	69
18	เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่ม ตัวอย่างจำนวน 351 คน จำแนกตามประวัติการได้รับอุบัติเหตุ.....	70
19	วิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียวของคะแนนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของตัวอย่างจำนวน 351 คน จำแนกตามอายุ	72
20	ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียวของคะแนนพฤติกรรมการขับขี่ รถจักรยานยนต์ของกลุ่มจำนวน 351 คน จำแนกตามระดับการศึกษา.....	74
21	ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียวของคะแนนพฤติกรรมการขับขี่ รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างจำนวน 351 คน จำแนกตามประสบการณ์ ในการขับขี่รถจักรยานยนต์.....	76
22	ค่าอำนาจจำแนกเป็นรายข้อและค่าความเชื่อมั่นทั้งฉบับของแบบสอบถามพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยาน	120

บัญชีภาพประกอบ

ภาพประกอบ	หน้า
1 กรอบแนวคิดในการวิจัย	9
2 อัตราส่วนการสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุ.....	14
3 โดมิโนทั้ง 5 ตัว.....	16
4 เครื่องหมายจราจร.....	31

บทที่ 1

บทนำ

ภูมิหลัง

ในปัจจุบันนี้เป็นที่ยอมรับกันทั่วไปว่า อุบัติเหตุจากการจราจรเป็นปัญหาสำคัญทางเศรษฐกิจ สังคม และทางสาธารณสุขของทุกประเทศทั่วโลก (วิจิตร บุญยะโทตระ. 2528: 1) อุบัติเหตุเป็นสาเหตุการตายอันดับ 2 รองจากโรคมะเร็ง (กระทรวงสาธารณสุข. 2546: 8) ส่งผลกระทบทั้งทางตรงและทางอ้อม ทางตรง คือ การบาดเจ็บ พิการ สูญเสียอวัยวะบางส่วนของร่างกาย การเสียชีวิต และการสูญเสียสภาพจิตใจ ส่วนผลทางอ้อมเป็นการสูญเสียรายได้ของบุคคลและครอบครัวที่ประสบอุบัติเหตุ สูญเสียงบประมาณของรัฐด้านการรักษาพยาบาล ตลอดจนสูญเสียทรัพยากรบุคคลากรทางการแพทย์ในการดูแลผู้ป่วยอุบัติเหตุ (แท้จริง ศิริพานิช. 2538: 10) จากรายงานขององค์การอนามัยโลก พบว่าเอเชียตะวันออกเฉียงใต้มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร ปีละ 3 แสนราย สูงเป็นอันดับ 1 ของโลก

รายงานจากกรมตำรวจ เกี่ยวกับข้อมูลอุบัติเหตุของประเทศไทยระหว่างปี พ.ศ. 2546 และ พ.ศ. 2547 พบว่าจำนวนรถที่เกิดอุบัติเหตุ 177,802 คัน และ 196,967 คัน มีจำนวนผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากการจราจร 79,962 ราย และ 94,164 ราย ตามลำดับ และผู้เสียชีวิตพบจำนวน 14,405 ราย และ 13,836 ราย ตามลำดับ ผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่เป็นวัยรุ่น และวัยแรงงานมากกว่าวัยอื่นๆ โดยพบว่าอัตราเสียชีวิตสูงสุดจากอุบัติเหตุจราจร คือกลุ่มอายุ 20-24 ปี ผู้ประสบอุบัติเหตุ คิดเป็นอัตรา 31.7 ต่อประชากร แสนคน เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิงถึง 4 เท่า(กรมตำรวจ. 2548: ออนไลน์)

จากรายงานการสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจจากอุบัติเหตุ แยกประเด็นการสูญเสียได้ 3 ประเด็น คือ (1) ความสูญเสียทางด้านทรัพย์สิน (2) รายได้ของผู้เสียชีวิตและผู้พิการ (3) ค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลและรายได้ที่สูญเสียระหว่างรักษาพยาบาลและพักฟื้น พบว่ามี การสูญเสียทางเศรษฐกิจ ในปี พ.ศ. 2546 และ พ.ศ. 2547 ทั้งสิ้น 1,750 และ 1,623 ล้านบาท ตามลำดับ (กรมตำรวจ. 2548: ออนไลน์) นอกจากนี้ยังพบว่า อัตราตายด้วยอุบัติเหตุในประเทศ กำลังพัฒนาสูงกว่าประเทศที่พัฒนาแล้วประมาณ 10 – 40 เท่า ทั้งนี้เนื่องจากประเทศเหล่านี้ยังไม่มี การควบคุมอุบัติเหตุ หรือยังอยู่ในระยะเริ่มต้นของการควบคุมเท่านั้น (วิจิตร บุญยะโทตระ. 2536: 21)

จากการจราจรที่คับคั่ง จำนวนรถที่เพิ่มขึ้น เป็นสาเหตุการเพิ่มของอุบัติเหตุ ทำให้จำนวนผู้เสียชีวิต ผู้ได้รับบาดเจ็บ และมูลค่าทรัพย์สินเสียหาย แต่ละปีเพิ่มมากขึ้น ดังปรากฏตามตาราง 1

ตาราง 1 ความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุจำแนกตามจำนวนผู้ประสบอุบัติเหตุ ปี 2546 – 2547

ความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุ	พ.ศ. 2546	พ.ศ. 2547
จำนวนผู้เสียชีวิต (คน)	13,012	13,766
จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส (คน)	17,066	18,207
จำนวนผู้บาดเจ็บเล็กน้อย (คน)	62,626	75,947

ที่มา: ศูนย์ข้อมูล สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2548). สถิติอุบัติเหตุจราจรทางบก.

จากตาราง 1 เมื่อพิจารณาถึงการเกิดอุบัติเหตุ ในปี พ.ศ. 2546 และ ปี พ.ศ. 2547 พบการสูญเสียที่เกิดขึ้น ดังนั้น การเสียชีวิตใน ปีพ.ศ.2547 มีจำนวน 13,766 คน สูงกว่าปี พ.ศ. 2546 จำนวน 754 คน คิดเป็นร้อยละ 5.79 จำนวนผู้บาดเจ็บสาหัส และบาดเจ็บเล็กน้อย ปี พ.ศ. 2547 มีจำนวน 18,207 คน และ 75,947 คน ตามลำดับ มากกว่าปี พ.ศ. 2546 จำนวน 1,141 คน และ 13,321 คน คิดเป็นร้อยละ 6.69 และ 21.27 ตามลำดับ

รายงานผลการสำรวจของศูนย์ข้อมูล สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (2548: ไม่ระบุหน้า) พบว่าประเภทของรถที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์ในปี พ.ศ. 2546 และปี พ.ศ. 2547 มีจำนวนรถจักรยานยนต์ที่ได้รับอุบัติเหตุ เพิ่มขึ้น 66,110 คัน เป็น 77,641 คัน ตามลำดับ โดยมีจำนวนเพิ่มขึ้น 11,532 คัน คิดเป็นร้อยละ 17.44 ดังปรากฏตามตาราง 2

ตาราง 2 สถิติอุบัติเหตุจราจรทางบกที่เกิดขึ้นทั่วราชอาณาจักร พ.ศ. 2546-2547

ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุ	พ.ศ. 2546	พ.ศ. 2547
รถจักรยานยนต์	66,110	77,641
รถนั่งส่วนบุคคล	44,337	46,658
รถบรรทุกเล็ก (ปิคอัพ)	31,099	34,555
รถบรรทุก 10 ล้อ	5,510	6,141
รถแท็กซี่	5,555	5,927
รถบรรทุก 6 ล้อ	3,762	3,960
รถจักรยาน	2,378	2,540
รถสามล้อ	782	967
รถอีแต๋น	703	385

ที่มา: ศูนย์ข้อมูล สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2548). สถิติอุบัติเหตุจราจรทางบก.

เมื่อพิจารณา ความรุนแรงที่จากอุบัติเหตุบนถนน พบว่าอุบัติเหตุที่มีความรุนแรงมากที่สุดเกิดจากอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งเสี่ยงอันตรายถึงชีวิตมากที่สุด (โคมยง เหลาโชติ. 2538: 35) เนื่องจากรถจักรยานยนต์ไม่มีสิ่งปกป้องคุ้มกันผู้ขับขี่เหมือนรถยนต์นั่งส่วนบุคคล หรือรถโดยสาร การหาวิธีป้องกัน และควบคุมอุบัติเหตุ เพื่อลดความรุนแรง การสูญเสีย และความพิการให้มน้อยที่สุดโดยการส่งเสริมให้ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ไม่ประมาท ทั้งนี้เนื่องจากการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการที่บุคคลมีพฤติกรรมในการขับขี่ที่ประมาท คึกคะนอง ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร และปัจจัยอื่นร่วมด้วย จากการศึกษา รายงานวิจัยต่างๆ พบว่าพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยขึ้นกับ อายุ เพศ ระดับการศึกษา รายได้ ประสิทธิภาพการเกิดอุบัติเหตุ และประสิทธิภาพการขับขี่รถจักรยานยนต์ ตลอดจนสภาวะกาย สภาวะจิต สภาพยานพาหนะ และสภาพแวดล้อมบนถนน มีผลต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยหรือไม่ปลอดภัย ทั้งนี้หากผู้ขับขี่มีความตระหนักรู้จะสามารถควบคุมความรุนแรง จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุบนถนน รวมทั้งลดจำนวนการสูญเสียด้านเศรษฐกิจ สังคม และการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ลงได้

โรงพยาบาลเลิดสิน เป็นโรงพยาบาลสังกัดกรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข มีสถาบันออร์โธปิดิกส์ และศูนย์เรนทร ซึ่งเป็นศูนย์รับผู้ป่วยอุบัติเหตุบนถนน ตั้งแต่ในปี พ.ศ. 2537 เป็นต้นมา และจากการศึกษา พบว่าผู้ป่วยที่เกิดอุบัติเหตุบนถนนเข้ารับการรักษาด้านออร์โธปิดิกส์

12.5 วันต่อครั้ง คิดเป็นเงินค่ารักษาพยาบาลโดยเฉลี่ยประมาณ 15,892.88 บาทต่อครั้ง (วรรณภา สุมิตรตะนะ. 2537: 2) ในปี พ.ศ. 2546 และ พ.ศ. 2547 มีผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุบนถนน ที่เข้ารับการรักษาที่โรงพยาบาลเลิดสิน จำนวนทั้งสิ้น 24,164 ราย และ 25,215 ราย ตามลำดับ ซึ่งพบว่าเป็นผู้ป่วยอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ จำนวน 2,749 ราย และ 2,848 ราย ตามลำดับ เฉลี่ยวันละ 7.8 ราย และรับนอนในโรงพยาบาลกรณีบาดเจ็บสาหัส จำนวน 1,430 ราย และ 1,570 รายตามลำดับ นอกจากนี้ยังพบว่าจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุระหว่างปี พ.ศ. 2546 และ พ.ศ. 2547 มีจำนวนผู้เสียชีวิต 80 ราย และ 102 ราย ตามลำดับ จำนวนผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่เกิดจากอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์(ศูนย์นเรนทร.2548: ไม่ระบุหน้า) ผลกระทบจากข้อมูลดังกล่าวแสดงให้เห็นว่าอุบัติเหตุจากการจักรยานยนต์ได้ส่งผลกระทบต่อทั้งตัวผู้บาดเจ็บเอง ครอบครัว ชุมชน สังคม และเศรษฐกิจของประเทศ ซึ่งสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุมักสืบเนื่องมาจากพฤติกรรม การขับขีรถจักรยานยนต์ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่ประมาท และปัจจัยอื่นร่วมด้วย จากปัญหาที่พบจึงทำให้ผู้วิจัยสนใจที่จะศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรม การขับขีรถจักรยานยนต์ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ แผนกอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาลเลิดสิน เพื่อเป็นข้อมูลในการวางแผนสุขภาพ และจัดทำโครงการส่งเสริมสุขภาพและความปลอดภัยแก่ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์และเพื่อเผยแพร่ให้ความรู้แก่ประชาชนทั่วไป

ความมุ่งหมายของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรม การขับขีรถจักรยานยนต์ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ แผนกอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาลเลิดสิน
2. เพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรม การขับขีรถจักรยานยนต์ในด้านความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร เจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ ความพร้อมของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ และการปฏิบัติในการขับขีรถจักรยานยนต์ จำแนกตามลักษณะส่วนบุคคล ที่ศึกษาได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา รายได้ ประสบการณ์ในการขับขีรถจักรยานยนต์ และประวัติการได้รับอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์

ความสำคัญของการวิจัย

1. เป็นข้อมูลพื้นฐานในการวางแผนพัฒนาจัดรูปแบบการให้สุขศึกษาเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุแก่ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์
2. เป็นแนวทางในการศึกษาค้นคว้าวิจัยทางด้านอุบัติเหตุและความปลอดภัยของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์

ขอบเขตของการวิจัย

ประชากรที่ใช้ในการวิจัย

ผู้บาดเจ็บจากการขับขี่จักรยานยนต์ แผนกอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาลเลิดสิน กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข จำนวน 2,848 คน (สถิติโรงพยาบาลเลิดสิน ปี พ.ศ. 2547)

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาเป็นผู้บาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แผนกอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาลเลิดสิน จำนวน 351 คน ซึ่งได้มาจากการคำนวณหาขนาดของกลุ่มตัวอย่าง โดยใช้สูตร ยามาเน่ (Yamane. 1967: 583) และทำการเก็บกลุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental sampling)

ข้อตกลงเบื้องต้นในการทำวิจัย

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาเป็นผู้บาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แผนกอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาลเลิดสิน มารับการรักษาในเวลาและนอกเวลาราชการ ทั้งเพศชาย และเพศหญิง ทุกช่วงอายุ ที่รู้สึกตัวดีและไม่มีอาการทางสมอง

ตัวแปรที่ศึกษา

1. ตัวแปรอิสระ คือ ลักษณะส่วนบุคคล
 - 1.1 เพศ
 - 1.2 อายุ
 - 1.3 สถานภาพสมรส
 - 1.4 ระดับการศึกษา
 - 1.5 รายได้ (ต่อเดือน)
 - 1.6 ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์
 - 1.7 ประวัติการได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
2. ตัวแปรตาม คือ พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์
 - 2.1 ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร
 - 2.2 เจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์
 - 2.3 ความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
 - 2.4 การปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์

นิยามศัพท์เฉพาะ

1. พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประกอบด้วยองค์ประกอบต่อไปนี้

1.1 ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร หมายถึง ความรู้เกี่ยวกับหลักปฏิบัติตามกฎจราจรในการขับขี่รถจักรยานยนต์

1.2 เจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง ความรู้สึกนึกคิด จิตสำนึกในความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่ ซึ่งจะมีผลต่อการปฏิบัติตนทางด้านความปลอดภัยได้อย่างถูกต้อง

1.3 ความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง สภาวะกาย และสภาวะจิต ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ขณะเกิดอุบัติเหตุบนถนน

1.3.1 สภาวะกาย ได้แก่ การรับรู้เกี่ยวกับความเหนื่อยล้า การดื่มแอลกอฮอล์ และกินยา ที่มีผลต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์

1.3.2 สภาวะจิต ได้แก่ ความกดดันต่างๆทางจิตใจ ความวิตกกังวล ความเครียด อารมณ์โมโห

1.4 การปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง การกระทำที่แสดงออกภายนอกให้ผู้อื่นมองเห็น และสามารถประเมินได้ ตามหลักปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 6 ข้อ ได้แก่ การแซงหรือผ่านขึ้นหน้า การออกรถ - การเลี้ยวรถ - การกลับรถ การขับรถผ่านทางร่วมทางแยกหรือวงเวียน การปฏิบัติตามสัญญาณจราจร เครื่องหมายจราจร และความเร็วของการขับรถ

2. สภาพยานพาหนะ หมายถึง ความสมบูรณ์ของรถ ได้แก่ สภาพยาง ระบบห้ามล้อ ระบบสัญญาณ คันบังคับรถ กระจกมองหลัง

3. สภาพแวดล้อมบนถนน หมายถึง สภาพแวดล้อมขณะเกิดอุบัติเหตุ และความชัดเจนของเครื่องหมายจราจร

3.1 สภาพแวดล้อมขณะเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ ลักษณะทางพื้นผิวถนน แนวนก้นกลางถนน จำนวนช่องเดินรถ ความกว้างขวางของช่องเดินรถ ไหล่ทาง เครื่องกั้นข้างทาง แสงสว่างของถนน ฝุ่น คิว้นดำ ฝนตก ถนนลื่น

3.2 เครื่องหมายจราจร ได้แก่ ความชัดเจนของเครื่องหมายจราจร

4. เพศ หมายถึง ลักษณะของเพศของกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่

4.1 ชาย

4.2 หญิง

5. อายุ หมายถึง อายุของกลุ่มตัวอย่าง โดยแบ่งช่วงอายุของผู้ขับขี้ออกเป็นกลุ่มต่างๆ

- 5.1 ต่ำกว่า 18 ปี
- 5.2 18 – 25 ปี
- 5.3 26 - 40 ปี
- 5.4 41 - 60 ปี
- 5.5 มากกว่า 60 ปี

6. สถานภาพสมรส หมายถึง ลักษณะความสัมพันธ์ของคู่สมรสในปัจจุบันของกลุ่ม

ตัวอย่าง

- 6.1 โสด
- 6.2 คู่
- 6.3 หม้าย / หย่า / แยกกันอยู่

7. ระดับการศึกษา หมายถึง วุฒิการศึกษาระดับสูงสุดของการศึกษาแบ่งออกเป็น 4

ระดับ คือ

- 7.1 ต่ำกว่าประถมศึกษา
- 7.2 ประถมศึกษา
- 7.3 มัธยมศึกษา
- 7.4 อนุปริญญาหรือเทียบเท่า
- 7.5 อุดมศึกษาหรือเทียบเท่า
- 7.6 สูงกว่าอุดมศึกษา

8. รายได้ หมายถึง เงินที่ได้รับต่อเดือน แบ่งเป็น

- 8.1 ต่ำกว่า 3,000 บาท ต่อเดือน
- 8.2 3,001– 8,000 บาท ต่อเดือน
- 8.3 8,001 – 13,000 บาท ต่อเดือน
- 8.4 สูงกว่า 13,000 บาท ต่อเดือน

9. ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง ระยะเวลาตั้งแต่เริ่มขับขี่

รถจักรยานยนต์ จนถึงปัจจุบัน แบ่งระยะเวลาการมีประสบการณ์การขับขี่ ออกเป็น

- 9.1 น้อยกว่า 1 ปี
- 9.2 1 ถึง 4 ปี
- 9.3 5 ถึง 10 ปี
- 9.4 มากกว่า 10 ปี

10. ประวัติการได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง การได้รับอุบัติเหตุบนถนนในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในรอบปีที่ผ่านมา แบ่งได้ดังนี้

10.1 เคย

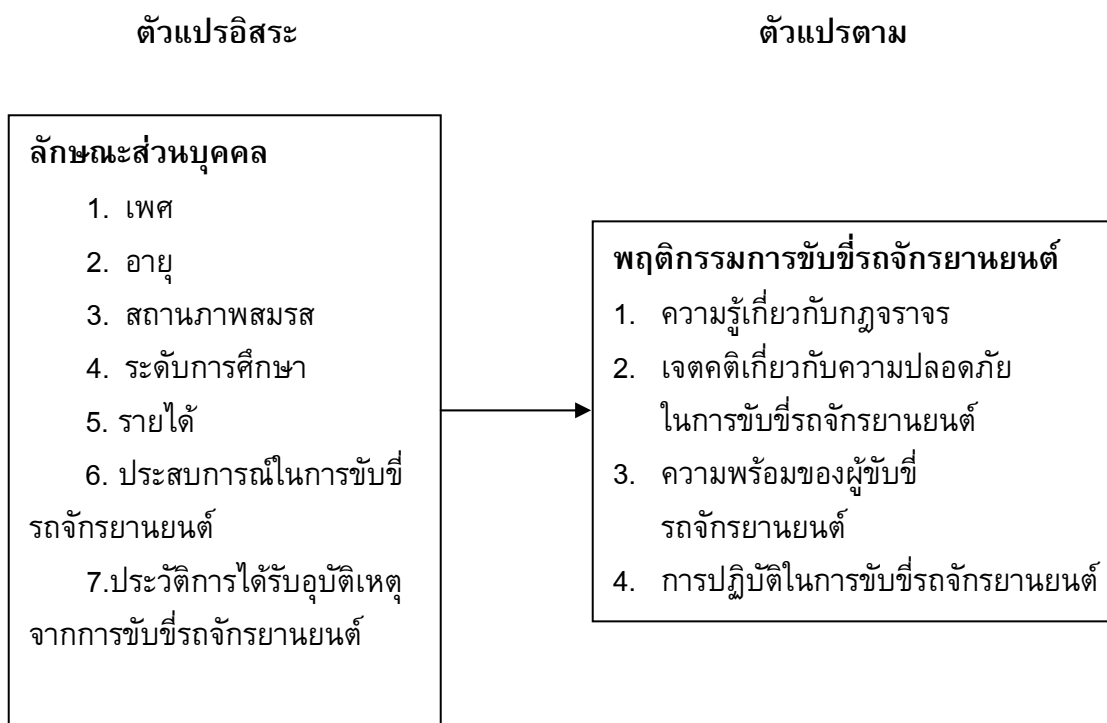
10.2 ไม่เคย

11. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่ได้รับบาดเจ็บ และมารับบริการรักษาที่โรงพยาบาลเลิดสิน

12. แผนกอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาลเลิดสิน หมายถึง หน่วยงานที่รับผู้ป่วยกรณีที่มีปัญหาเจ็บป่วยฉุกเฉิน สังกัดกรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุขเปิดบริการตลอด 24 ชั่วโมง สถานที่ตั้ง เลขที่ 190 ถนนสีลม แขวงศรีเวียง เขตบางรัก กรุงเทพฯ

กรอบแนวคิดในการวิจัย

ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ แผนกอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาลเลิดสิน กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข ประกอบด้วย ตัวแปรอิสระ ได้แก่ ลักษณะส่วนบุคคล ตัวแปรตาม ได้แก่ ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร เจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ การปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์



ภาพประกอบ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย

20. กลุ่มตัวอย่างที่มีประสบการณ์ในการขับขีรถจักรยานยนต์ต่างกัน มีความพร้อมของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่าง

21. กลุ่มตัวอย่างที่มีประวัติการได้รับอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ต่างกันมีความพร้อมของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่าง

22. กลุ่มตัวอย่างที่มีเพศต่างกัน มีการปฏิบัติในการขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

23. กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุต่างกัน มีการปฏิบัติในการขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

24. กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพสมรสต่างกัน มีการปฏิบัติในการขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

25. กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีการปฏิบัติในการขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

26. กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่างกันมีการปฏิบัติในการขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

27. กลุ่มตัวอย่างที่มีประสบการณ์ในการขับขีรถจักรยานยนต์ต่างกันมีการปฏิบัติในการขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

28. กลุ่มตัวอย่างที่มีประวัติการได้รับอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ต่างกันมีการปฏิบัติในการขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

บทที่ 2

เอกสารที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย

ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ศึกษาค้นคว้าเอกสารที่เกี่ยวข้อง เพื่อเป็นพื้นฐานในการศึกษา ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ แผนกอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาลเลิดสิน โดยนำเสนอ ดังนี้

ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร

1. ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับอุบัติเหตุ
 - 1.1 ความหมาย
 - 1.2 ประเภทของอุบัติเหตุ
 - 1.3 ความสูญเสียจากอุบัติเหตุ
 2. ทฤษฎีอุบัติเหตุเกี่ยวข้องกับงานวิจัย
 - 2.1 ทฤษฎีโดมิโน (Domino Theory)
 - 2.2 ทฤษฎีความเอนเอียงในการเกิดอุบัติเหตุ (Accident Proneness)
 3. สาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจร
 - 3.1 การกระทำที่ไม่ปลอดภัยของผู้ขับขี่
 - 3.2 สภาพยานพาหนะที่ไม่ปลอดภัย
 - 3.3 สภาพแวดล้อมบนถนนที่ไม่ปลอดภัย
 - 3.4 เหตุสุดวิสัย
 4. หลักปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์
- งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาค้นคว้า
1. งานวิจัยในต่างประเทศ
 2. งานวิจัยในประเทศไทย

ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร

1. ความรู้ทั่วไปเกี่ยวกับอุบัติเหตุ
 - 1.1 ความหมาย

มีนักวิชาการหลายท่านได้กล่าวถึงความหมายของคำว่า อุบัติเหตุ ดังนี้
วิจิตร บุญยะโหดระ (2527: 2) ได้ให้ความหมายอุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ซึ่งเกิดขึ้นโดยไม่คาดฝันมาก่อน โดยไม่เจตนา เป็นผลให้เกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน เกิดอันตรายแก่ร่างกาย และจิตใจ อาจทำให้สูญเสียชีวิตด้วย

คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ (2529: 7) ได้ให้ความหมายว่าอุบัติเหตุ คือ การขาดสำนึกความปลอดภัยและเป็นสิ่งที่ทุกคนไม่ปรารถนาให้เกิดขึ้นแก่ตนเอง ครอบครัวญาติมิตรเพื่อนร่วมงาน หรือประชาชนทั่วไป ซึ่งเกิดขึ้นโดยไม่เจตนากระทำแต่อาจทำโดยเลินเล่อประมาทขาดความรู้ไม่มีสติควบคุม

วิชัย โชควิวัฒน์ (2535: 2) ได้ให้ความหมายอุบัติเหตุ หมายถึง ภัยที่เกิดขึ้นโดยมิได้คาดหมาย อาจเกิดขึ้นเองตามธรรมชาติ หรือเกิดความเสียหายแก่ทรัพย์สิน อุบัติเหตุเกิดได้กับคนทุกเพศ ทุกวัย ทุกเวลา และทุกสถานที่ ถ้าหากไม่มีการศึกษาและป้องกันที่ดีพอ ย่อมมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน (2546: 1385) ได้ให้ความหมายของอุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิดหรือเกิดขึ้นโดยบังเอิญ

ไฮนริช (Hyrich. 1950: 14) ได้ให้ความหมายว่า อุบัติเหตุเป็นสิ่งที่เกิดจากความละเลยการวางแผนไว้ล่วงหน้า และขาดการควบคุมต่อเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นจากการตอบสนองการกระทำต่างๆของคนหรือ ผลที่ปรากฏก็คือ การได้รับบาดเจ็บ และเกิดความเสียหาย

ไทเกอร์สัน (Thygerson. 1977: 3) ได้ให้ความหมายของคำว่าอุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่เจตนา ไม่คาดหวัง ไม่ยินดีให้เกิดขึ้น อันเกิดจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย ทำให้เกิดผลกระทบที่ไม่ปรารถนา หรือไม่พึงประสงค์

สแตเรสเซอร์ และคนอื่นๆ (Stresser and other. 1976 : 4) ได้ให้ความหมายว่าอุบัติเหตุ หมายถึง การกระทำหรือเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดมาก่อน ซึ่งทำให้เกิดการบาดเจ็บหรือตายต่อบุคคล ทำให้ทรัพย์สินเสียหาย

กล่าวโดยสรุปได้ว่า อุบัติเหตุ (Accident) เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่เจตนาไม่คาดหวังให้เกิดขึ้น อันเกิดจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัยหรือสถานการณ์ที่ไม่ปลอดภัยทำให้เกิดผลกระทบที่ไม่ปรารถนามีบาดเจ็บแผลหรือตาย ทรัพย์สินเสียหายและสามารถหลีกเลี่ยงอุบัติเหตุได้โดยการป้องกันอุบัติเหตุ

1.2 ประเภทของอุบัติเหตุ

อุบัติเหตุแบ่งออกเป็น 4 ประเภทคือ (วิจิตร บุญยะโหดระ. 2536: 6)

1. อุบัติเหตุในบ้าน เช่น การพลัดตก หกล้ม ถูกมีดบาด ไฟฟ้าดูด ไฟไหม้ น้ำร้อนลวก เป็นต้น
2. อุบัติเหตุจากการทำงาน ทั้งในโรงงาน และนอกโรงงาน และการประกอบอาชีพเกษตร
3. อุบัติเหตุในสาธารณสถาน ได้แก่ อุบัติเหตุในที่สาธารณะ ในโรงเรียนจากการเล่นกีฬา นันทนาการ และอัคคีภัย เป็นต้น

4. อุบัติเหตุจากการจราจร ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศในจำนวนนี้ อุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดปัญหามากที่สุดทั้งด้านปริมาณและความรุนแรง คือ อุบัติเหตุจากการจราจรทางบก (โหมยง เหลาโชติ. 2538: 35)

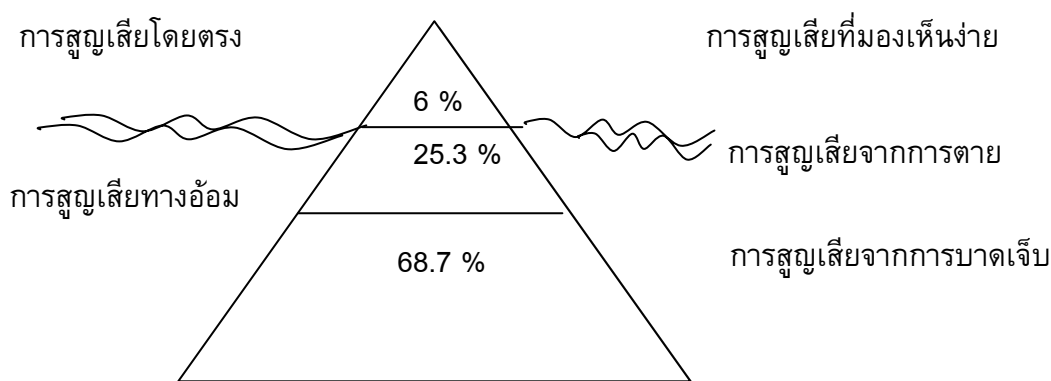
1.3 ความสูญเสียจากอุบัติเหตุ

ความสูญเสียจากอุบัติเหตุ สามารถแบ่งออกเป็น 2 ประเภท ดังนี้ (วิจิตร บุญยะโหดระ. 2530: 21-23)

1.3.1 ความสูญเสียโดยตรง (Direct Loss) ค่าบริการฉุกเฉินการรักษาในโรงพยาบาล ค่าดูแลผู้ป่วยบาดเจ็บภายหลังออกจากโรงพยาบาล ค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูสภาพ ค่าชดเชยในระหว่างเจ็บป่วย ค่าทำศพ ค่าชดเชยความพิการ ค่าทรัพย์สินเสียหาย เหล่านี้เป็นต้น

1.3.2 ความสูญเสียทางอ้อม (Indirect Loss)

การสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุ นั้นเปรียบเสมือนก้อนภูเขาน้ำแข็ง (Ice Berg) ส่วนที่มองเห็นคือค่าความสูญเสียโดยตรง (Direct Loss) นั้นมีเพียงร้อยละ 6 แต่ส่วนที่จมอยู่ใต้น้ำซึ่งมองไม่เห็น ได้แก่ ค่าสูญเสียทางอ้อม (Indirect Loss) นั้นมีมากถึงร้อยละ 94 ดังแสดงในภาพประกอบ 2



ภาพประกอบ 2 อัตราส่วนการสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุ

ที่มา : วิจิตร บุญยะโหดระ. อุบัติเหตุ. (2527: 152-157)

จะเห็นได้ว่าในเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้ง นอกจากจะทำให้เกิดการสูญเสียที่เรา มองเห็นได้ชัดเจนโดยตรงแล้วยังมีส่วนของการสูญเสียทางอ้อมที่มองไม่เห็นอีกมากมายดังนี้ (วิจิตร บุญยะโหดระ. 2530: 21-23)

เป็นความสูญเสียที่มองไม่เห็นชัดเจน สามารถแบ่งออก เป็น 4 ด้าน ได้แก่

1.3.2.1 ความสูญเสียทางร่างกาย ได้แก่ ความสูญเสียที่เกี่ยวข้องกับความตาย ความเจ็บป่วย และความพิการของร่างกายเป็นต้น

1.3.2.2 ความสูญเสียด้านจิตใจ เป็นความสูญเสียที่เกี่ยวข้องกับความรู้สึกสภาพจิตใจ อารมณ์ของผู้ได้รับอุบัติเหตุ และญาติพี่น้อง เพื่อนฝูง ซึ่งเป็นการสูญเสียไม่สามารถคำนวณค่าได้และไม่สามารถทดแทนได้ด้วยเงิน เช่น ความหวาดกลัว ขวัญเสีย เสียกำลังใจ เป็นต้น

1.3.2.3 ความสูญเสียทางเศรษฐกิจ การเกิดอุบัติเหตุทำให้ผู้ประสบอุบัติเหตุได้รับบาดเจ็บ ไม่สามารถไปทำงานตามปกติทำให้ขาดรายได้ มีค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล ค่าใช้จ่ายในการซ่อมแซมรถ ค่าชดเชย ค่าทำขวัญ และอื่น ๆ ที่มีผลกระทบต่อค่าใช้จ่าย

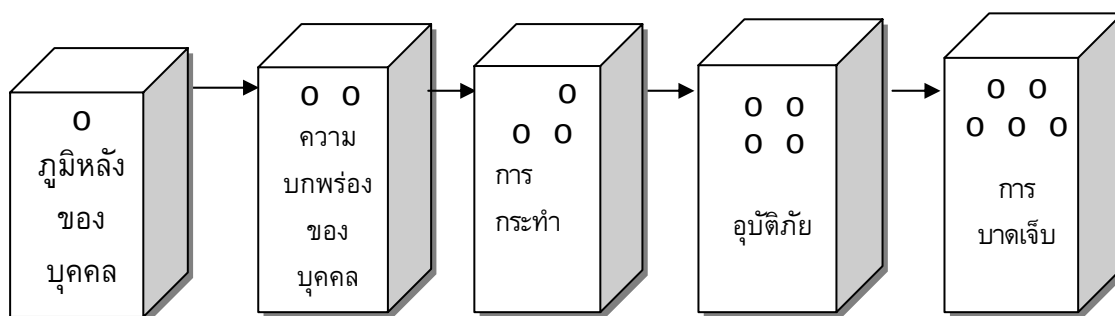
1.3.2.4 การสูญเสียด้านสังคม เป็นการสูญเสียที่มีผลกระทบต่อความสัมพันธ์ ระหว่างบุคคล ครอบครัว และสังคมของผู้ประสบภัย เช่น การสูญเสียผู้นำครอบครัวก่อให้เกิดปัญหาครอบครัว หรือการสูญเสียอวัยวะทำให้เกิดการเกิดเป็นภาระของครอบครัวและสังคม เป็นต้น

2. ทฤษฎีอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย

ทฤษฎี การเกิดอุบัติเหตุที่เกี่ยวข้องกับงานวิจัย ได้แก่

2.1 ทฤษฎีโดมิโน (Domino theory)

เฮ็นริช (วีจิตร บุญยะโหดระ. 2537: 143-144;อ้างอิงจาก Heinrich. 1959. *Industrial Accident Prevention*.123-125)เป็นผู้คิดทฤษฎีโดมิโนขึ้นตามทฤษฎี กล่าวว่า การบาดเจ็บและความเสียหายต่าง ๆ เป็นผลสืบเนื่องโดยตรงมาจากอุบัติเหตุ เป็นผลมาจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย (หรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย) ซึ่งเปรียบได้เหมือนตัวโดมิโนที่เรียงกันอยู่ 5 ตัวไว้กลิ้งกัน เมื่อตัวที่หนึ่งล้มย่อมมีผลทำให้ตัวโดมิโนถัดไปล้มตามกันไป



ภาพประกอบ 3 โดมิโนทั้ง 5 ตัว (Henrich' s Dominoes Theory)

ที่มา: วิจิตร บุญยะโหดระ. (2530). วิทยาการระบาดและควบคุมอุบัติเหตุ :30. (อ้างอิงจาก Herich 1959).

โดมิโนทั้ง 5 ตัว ได้แก่

1. สภาพแวดล้อมหรือภูมิหลังของบุคคล (Social Environment or Background)
2. ความบกพร่องของบุคคล (Defects of Person)
3. การกระทำและหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe acts/Unsafe Conditions)
4. อุบัติภัย (Accident)
5. การบาดเจ็บหรือความเสียหาย (Injury / Damages)

ทฤษฎีโดมิโนนี้ มีนักวิชาการบางคนตั้งชื่อว่า “ลูกโซ่ของอุบัติเหตุ” (Accident Chain) ตามทฤษฎีโดมิโน เมื่อโดมิโนตัวที่ 1 ล้ม ตัวถัดไปก็ล้มตาม ดังนั้นหากไม่ให้โดมิโนตัวที่ 4 ล้ม (ไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ) ก็ต้องเอาโดมิโนตัวที่ 3 ออก กำจัดการกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย และหรือสภาพแวดล้อมออก อุบัติเหตุก็จะไม่เกิดขึ้น

การป้องกันอุบัติเหตุตามทฤษฎีโดมิโน ก็คือการตัดลูกโซ่อุบัติเหตุ โดยกำจัดการกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัยด้วยวิธีการต่าง ๆ อุบัติเหตุก็ไม่เกิดขึ้น การที่จะแก้ไขป้องกันที่โดมิโนตัวที่ 1 (สภาพแวดล้อมของสังคมหรือภูมิหลังของบุคคล) หรือตัวที่ 2 (ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล) เป็นเรื่องที่แก้ไขได้ยากกว่าเพราะเป็นสิ่งที่เกิดขึ้นและปลูกฝังเป็นคุณสมบัติส่วนบุคคลแล้ว

2.2 ทฤษฎีความเอนเอียงในการเกิดอุบัติเหตุ (Accident-proneness)

ความเอนเอียงในการเกิดอุบัติเหตุ หมายถึง บุคลิกลักษณะที่มีแนวโน้มทำให้บุคคลได้รับอุบัติเหตุ สามารถแบ่งประเภทบุคคลได้เป็น 2 ประเภท ดังนี้ (เอมอัชฌา วัฒนบุรานนท์. 2539: 23)

ตาราง 3 ประเภทของบุคคลตามลักษณะพื้นฐาน 2 ประเภท

บุคคลประเภทเอกซ์ (Type X) ไม่มีความเอนเอียงที่จะเกิดอุบัติเหตุ (Non-Accident-Prone)	บุคคลประเภทวาย (Type Y) มีความเอนเอียงที่จะเกิดอุบัติเหตุ (Accident-Prone)
1. มีระเบียบแบบแผน	1. ไม่มีระเบียบแบบแผน
2. มีเป้าหมายในการดำเนินชีวิต	2. ไม่มีเป้าหมายในการดำเนินชีวิต
3. พยายามในชีวิตประจำวัน	3. ไม่พยายามในชีวิตประจำวัน
4. เคารพความถูกต้อง และความคิดเห็น ของบุคคลอื่น	4. ไม่เคารพความถูกต้อง และความคิดเห็น ของบุคคลอื่น
5. ไม่ใช้อำนาจเผด็จการ	5. ไม่มีมนุษยสัมพันธ์
6. ไม่ชอบการทะเลาะวิวาท	6. ความคุ้นเคยความรู้สึกเกลียดชัง
7. นึกถึงบุคคลอื่น	7. ยึดตัวเองเป็นหลัก

ที่มา: ชอร์และ ชิเซล (เอมอัชฌา วัฒนบุรานนท์. 2539: 23; อ้างอิงจาก Shaw; & Sichel.1971: *Accident Proneness*. pp. 335-338)

ลักษณะของผู้ที่เสี่ยงอุบัติเหตุมาก

1. ผู้ที่บกพร่องทางจิต เป็นโรคจิต โรคประสาท
2. ผู้ที่ไม่ฉลาด ขาดสมาธิ ไม่รู้จักสังเกต
3. ผู้ที่ขาดระเบียบวินัย
4. ผู้ที่ปรับตัวไม่ดี หรือปรับตัวไม่ได้
5. ผู้ที่มีอารมณ์ไม่มั่นคง ขาดการควบคุมอารมณ์ อารมณ์ฉุนเฉียว
6. ผู้ที่ขาดความอดทน ถูกรบกวนง่ายและข่มขู่ง่าย
7. ผู้ที่เห็นแก่ตัว คำนึงถึงผลประโยชน์ส่วนตัว
8. ผู้ที่ขบถริษยาไม่มีความพึงพอใจ
9. ผู้ที่มีความเชื่อโบราณ ไม่มีเหตุผล

10. ผู้ที่มีพฤติกรรมไม่เหมาะสมกับวัย ขาดวุฒิภาวะ
11. ผู้ที่ไม่รู้จักช่วยตนเองไม่กล้าตัดสินใจ
12. ผู้ที่มีความเชื่อมั่นสูงเกินไป
13. ผู้ที่ชอบการแข่งขันมาก
14. มีทัศนคติต่อต้านสังคม หรือมีแนวโน้มที่จะก่ออาชญากรรม

ลักษณะของผู้ที่เสี่ยงอุบัติเหตุน้อย

1. ผู้ที่ควบคุมตัวเองได้ดี
2. ผู้ที่ปรับตัวเข้ากับสังคมได้ และมีความรับผิดชอบ
3. ผู้ที่ควบคุมอารมณ์ได้ ไม่ก้าวร้าวมากเกินไป
4. ผู้ที่สามารถประเมินสถานการณ์ และตัดสินใจได้
5. ผู้ที่เรียนรู้ได้เร็ว โดยเฉพาะจากประสบการณ์ และการทำผิดพลาด
6. ผู้ที่เป็นมิตร ร่าเริง และรู้จักยอมรับ
7. ผู้ที่รู้จักตนเอง และรู้จักระมัดระวัง

การเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของบุคคลในแต่ละช่วงชีวิตย่อมมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุได้เสมอ ดังนั้น ผู้ที่มีแนวโน้มว่าจะเกิดอุบัติเหตุ ก็มีแนวโน้มว่าจะเป็นบุคคลที่ได้รับอุบัติเหตุเสมอไปหรือเกิดอุบัติเหตุซ้ำซ้ำซาก (Accident-repetitiveness) และผู้ที่มีความเอนเอียงที่จะไม่เกิดอุบัติเหตุ ก็มีแนวโน้มจะได้รับประกันว่า เป็นบุคคลที่มีภูมิคุ้มกันการเกิดอุบัติเหตุได้ตลอดไปทุกคนมีสิทธิและโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุได้เสมอ

3. สาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจร

สาเหตุที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรมี 3 ประเด็นใหญ่ ได้แก่ การกระทำที่ไม่ปลอดภัยของผู้ขับขี่ (Host) สภาพยานพาหนะที่ไม่ปลอดภัย (Agent) สภาพสิ่งแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย (Environment) และเหตุสุดิวสัย (วิจิตร บุญยะโหดระ. 2536 : 152-157)ดังต่อไปนี้

3.1 การกระทำที่ไม่ปลอดภัยของผู้ขับขี่ ประกอบไปด้วยลักษณะส่วนบุคคลของผู้ขับขี่ และ ความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

3.1.1 ลักษณะส่วนบุคคลของผู้ขับขี่ ผู้ขับขี่มักเป็นผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุโดยตรง เพราะผู้ขับขี่มีผลต่อการบังคับและควบคุมยานพาหนะให้อยู่ในสถานการณ์ต่างๆ กันอุบัติเหตุส่วนใหญ่มักมีสาเหตุมาจากการกระทำผิดพลาด ของผู้ขับขี่โดยตรงซึ่งมีปัจจัยต่างๆที่เกี่ยวข้องดังนี้

3.1.1.1 เพศ เป็นปัจจัยที่ยอมรับกันทั่วไปว่าเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุจราจร สำหรับในประเทศไทย พบว่าเพศชายก่ออุบัติเหตุจราจรมากกว่าเพศหญิง ทั้งนี้เนื่องจากเพศชาย

เป็นผู้ขับขี่ยานพาหนะทุกประเภทมากกว่าเพศหญิง และมีการขับรถเป็นระยะทางไกลๆ โอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุย่อมมีมากกว่า

3.1.1.2 อายุ จากการศึกษาของสถาบันหลายแห่งลงความเห็นว่า อายุเป็นองค์ประกอบหนึ่งที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ โดยผู้ขับขี่ที่มีอายุระหว่าง 20-40 ปี มักจะเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุที่รุนแรง และผู้ขับขี่ที่มีอายุเกิน 64 ปี ก็อาจประสบภัยบนถนนมากเช่นกัน เพราะมีการตอบสนองช้าในการรับรู้ มีความเฉื่อยชา ตกใจง่าย (ประพรศรี นรินทรรักษ์. 2529: 15-25)

3.1.1.3 สถานภาพสมรส รถจักรยานยนต์ พบว่า ผู้สมรสแล้วมีการใช้เข็มขัดนิรภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์มากกว่าคนโสด (สุภัค รพีพันธ์.2537: บทคัดย่อ) และจากการศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรในการขับขีรถจักรยานยนต์ของข้าราชการทหารอากาศชั้นประทวนพบว่า สถานภาพสมรสมีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ได้ดีกว่าสถานภาพโสด (นภดล บำรุงกิจ. 2542: 110)

3.1.1.4 ระดับการศึกษา ความรู้และการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการจราจร ในกลุ่มผู้ขับขี่รถยนต์นั่งส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร กับกลุ่มตัวอย่างจำนวนทั้งหมด 300 คน พบว่า ผู้ขับขี่ที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกันมีการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุแตกต่างกัน โดยผู้ขับขี่ที่ศึกษาระดับปริญญาตรีและสูงกว่ามีการปฏิบัติตนเกี่ยวกับเรื่องนี้มากกว่ากลุ่มอื่นๆ (ปกิจ พรหมายน. 2530: บทคัดย่อ)จากการศึกษาพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในจังหวัดภูเก็ต พบว่า ระดับการศึกษามีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (ปภา นัครา. 2539: 102-103)และจากการศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุในกลุ่มตัวอย่างซึ่งเป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง ในอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม จำนวน 360 คน พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่างกัน โดย ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระดับการศึกษาประถมศึกษา และมัธยมศึกษาที่มีการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ดีกว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่าประถมศึกษา (วรรณ อึ้งสิทธิพูนพร. 2543: 85)

3.1.1.5 อาชีพ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีอาชีพแตกต่างกันมีความพร้อมต่อการใช้กฎหมายแตกต่างกัน โดยพบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เป็นนักเรียน และนักศึกษา มีความพร้อมต่อการบังคับใช้กฎหมายน้อยที่สุด เนื่องจากยังเป็นวัยที่ชอบความตื่นเต้น สนุกสนาน ชอบเสี่ยงภัย ชอบแสดงออก เพื่อเรียกร้องความสนใจจากเพศตรงข้าม ดังนั้นจึงไม่นิยมสวมหมวกนิรภัย จึงมีความพร้อมในการใช้กฎหมายน้อยกว่ากลุ่มอื่น (ประเสริฐ เกิงประโคน. 2539: 95)

3.1.1.6 รายได้ รายได้ที่มีมากกว่ายอมมีโอกาเข้าถึงสื่อต่างๆได้มากขึ้นมีความตระหนักถึงความปลอดภัย รวมทั้งการให้คุณค่าชีวิต และทรัพย์สินมากขึ้นกลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้เฉลี่ยต่อเดือนแตกต่างกันมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่างกัน (นภดล บำรุงกิจ. 2544: 123)

3.1.1.7 ประสบการณ์ในการขับขีรถจักรยานยนต์ แบ่งออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ การได้รับการฝึกฝนไม่เพียงพอ การไม่คุ้นเคยกับพาหนะนั้น เช่น ยืมรถผู้อื่นมาขับ การขาดประสบการณ์ในสภาวะการณ์ ได้แก่ สภาพฝนตก ถนนลื่น ถนนเป็นหลุมมีน้ำขัง ซึ่งสอดคล้องกับ (ศราวุฒิ พันธขาว. 2531: 20)กล่าวไว้ว่า การไม่ชำนาญไม่คุ้นเคยกับการขับขีรถจักรยานยนต์ มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุได้สูง ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีประสบการณ์ขับขีภายใน 6 เดือน จะประสบอุบัติเหตุมากกว่าผู้ที่มีประสบการณ์นานกว่าถึง 2 เท่า และรายงานวิจัยการสำรวจวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานครเกี่ยวกับประสบการณ์ในการขับขีรถจักรยานยนต์ พบว่าผู้ขับขีที่มีประสบการณ์การขับขี 1-3 ปี จะประสบภัยจากการขับขีมากกว่ากลุ่มที่มีประสบการณ์การขับขียาวนานกว่า แต่กลุ่มที่มีประสบการณ์การขับขี 10 ปีขึ้นไป กลับมีแนวโน้มประสบอุบัติเหตุจากการขับขีสูงมากขึ้น (วิจิตร บุญยะโหดระ และคนอื่น ๆ. 2529 : 26)

3.1.1.8 ประวัติการได้รับอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์
มนุษย์เราเมื่อได้รับอันตรายจากสิ่งแวดล้อมหรือจากการกระทำของตนเองโดยเจตนาหรือรู้เท่าไม่ถึงการณ์ก็ตาม สิ่งเหล่านี้จะมีอิทธิพลต่อการปรับตัวมิให้เกิดอันตรายนั้นอีก จะมีความระมัดระวังสูงขึ้นไปอีก และความกลัวภัยจะมีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ (สุจิตรา ทัดเที่ยง. 2535: 99) พบว่าจำนวนครั้งของการได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัย และสอดคล้องกับการศึกษาของ (วิจิตร บุญยะโหดระ; เยาวลักษณ์ บุญภักดี; และอารี จริยานุรักษ์กุล. 2529: 77) ที่พบว่าผู้ประสบอุบัติเหตุ 1-5 ครั้ง มีทัศนคติที่ดีต่อการสวมหมวกนิรภัยมากที่สุด และ (วิลาสินี วงศ์ประเสริฐ. 2529 : 57)พบว่าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่เคยมีประสบการณ์อุบัติเหตุบนถนน จะมีการยอมรับการใช้หมวกนิรภัยมากกว่าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่ไม่เคยมีประสบการณ์อุบัติเหตุบนถนน ดังนั้นประสบการณ์ในการประสบอุบัติเหตุต่างกันั้นน่าจะมีความพร้อมต่อการใช้บังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยแตกต่างกัน

3.1.2 ความพร้อมของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ ประกอบด้วย สภาวะกาย และสภาวะจิตดังรายละเอียดต่อไปนี้

3.1.2.1 สภาวะร่างกาย คือ สภาพความพร้อมของร่างกาย ในการขับขีรถจักรยานยนต์ ประกอบด้วยปัจจัยต่างๆ

1. แอลกอฮอล์ เป็นสารออกฤทธิ์ที่นิยมใช้ผสมเครื่องดื่ม ทำให้เกิดเมินเมา โดยออกฤทธิ์กดการทำงานของประสาทส่วนกลาง คือ สมองส่วนใหญ่ที่ควบคุมการ

ทำงานของร่างกาย และสติสัมปชัญญะ ทำให้การทำงานของร่างกายช้าลง การตัดสินใจตอบสนอง สิ่งกระตุ้นต่างๆ จะใช้เวลามากขึ้น ประสาทตาจะหย่อนสมรรถภาพซึ่งมีผลทำให้การรับรู้ภาพ แสง และสีของสัญญาณต่างๆ ช้าลง อาณาเขตของการมองเห็นแคบลง ทำให้เห็นภาพจางจืด ไม่มากพอ และการคาดคะเนระยะทางผิดไป สำหรับการประสานการทรงตัวขณะที่ขับขี่ ยานพาหนะสองล้อ เสื่อมสภาพลง ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย เมื่อดื่มสุรามากๆ จะเกิดอาการง่วง หลับใน และความคิดความจำเสื่อม การตัดสินใจช้า หรืออาจทำให้หมดสติเป็นอันตราย ปริมาณความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ที่มีอยู่ในเส้นเลือด (Blood Alcohol Concentrates ; BAC) ในแต่ละประเทศกำหนดไว้แตกต่างกัน ประเทศอังกฤษเป็นประเทศแรกที่ประกาศกฎหมายกำหนดความผิดของคนที่ระดับแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 0.08% ในออสเตรเลียทุกรัฐ ใช้ BAC ที่ระดับ 0.08% ยกเว้นรัฐวิกตอเรีย ใช้ 0.05% ในสหรัฐอเมริกากำหนดระดับแอลกอฮอล์ในเลือดระดับที่ใช้ตั้งแต่ 0.08-0.15% ส่วนโปแลนด์ และเยอรมันตะวันออก ใช้ระดับ 0.03% สำหรับในประเทศไทย ยังไม่มีกฎหมายควบคุมคนเมาที่ชัดเจน เพราะยังไม่มีข้อกำหนดค่าระดับสูงสุดของ BAC นอกจากบัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 4) พ.ศ. 2506 จะมีระบุในอนุมาตราที่ 2 ว่า ห้ามมิให้ผู้ใดขับรถเมื่อเมาสุรา หรือเมาของอย่างอื่น จากการสำรวจคนขับรถบนถนนใน 8 จังหวัด และผู้บาดเจ็บในท้องฉุกเฉินโรงพยาบาลใหญ่ 4 แห่งใน 4 จังหวัด พบหลักฐานสอดคล้องกันว่าการดื่มสุราแล้วขับรถนำไปสู่อุบัติเหตุจราจรบนถนน (จันทร์เพ็ญ ชูประภาวรรณ. 2543: 213-214 ; อ้างอิงจาก สถาบันวิจัยสาธารณสุขไทย. 2538. รายงานการวิจัยประเมินผลการลดปัญหาอุบัติเหตุจากการจราจรตามมติคณะรัฐมนตรี พ.ศ. 2538: ไม่มีปรากฏเลขหน้า) การสุ่มตรวจผลมหายใจของผู้ขับขี่รถบนถนน พบว่าร้อยละ 3 ของคนขับรถในเวลากลางวันมีสุราในเลือดเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ส่วนในเวลากลางคืนพบเพิ่มขึ้นเป็น 5 เท่า นอกจากนี้ยังพบว่า ครึ่งหนึ่งของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุบนถนนที่เข้ารับการรักษาในท้องฉุกเฉินของโรงพยาบาลใหญ่ 4 แห่ง มีแอลกอฮอล์อยู่ในเลือด จำนวนแอลกอฮอล์ชนิดเดียวกันจะมีผล การตอบสนองของผู้ดื่มในลักษณะที่แตกต่างกัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับจำนวนที่ดื่มเข้าไป น้ำหนักตัวของผู้ดื่ม ความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ นิสัยของผู้ดื่มและสภาวะทางร่างกาย (วิจิตร บุญยะโหดระ. 2536 : 53) แอลกอฮอล์ เมื่อเข้าสู่ร่างกายจะถูกดูดซึมและการกระจายไปได้ทุกส่วนของร่างกาย ภายในเวลา 5 นาที การดื่มจะทำให้มีผลต่อการทำงานของอวัยวะระบบต่าง ๆ ของร่างกาย การเกิดอุบัติเหตุจราจรที่มีสาเหตุจากผู้ขับขี่ที่ดื่มสุรา นั่นคือ เมื่อดื่มสุราจนมีความเข้มข้นของแอลกอฮอล์ในเลือดระดับหนึ่ง สุราจะไปมีผลก่การทำงาน of ระบบประสาท เป็นผลให้การทำงานของร่างกายช้าลง ประสาทหย่อนสมรรถภาพการรับรู้ภาพ แสงและสีของสัญญาณต่าง ๆ ช้าลง ขอบเขต การมองเห็นแคบลง ทำให้เห็นภาพการจราจรไม่พอ การคาดคะเนระยะผิดไปทำให้มีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย (กระทรวงสาธารณสุข. 2544: 7-8) ซึ่งความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด กับอัตราการตายจากอุบัติเหตุในการขับรถ ดังแสดงในตาราง 4

ตาราง 4 ความสัมพันธ์ระหว่างปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดกับอัตราการตายจากอุบัติเหตุในการขับรถ

ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด (มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์)	อัตราการตายจากอุบัติเหตุในการขับรถ (ร้อยละ)
40	10
50	15
60	16
70	17
80	19
90	20
100	25
110	30
120	40
130	60
140	100
150	120

ที่มา : ประกิจ รอดประเสริฐ. (2543). โรคจากการดื่มสุรา, รายงานการสัมมนา เรื่องทศวรรษใหม่ของการรณรงค์ผลกระทบจากการดื่มสุรากลุ่มวัยรุ่น. วันที่ 12 มิถุนายน 2543 ณ ดึกสันติไมตรี ทำเนียบรัฐบาล: 32.

2. ยา พบว่ามียาบางประเภทที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุโดยเฉพาะอย่างยิ่งยาประเภทกระตุ้นประสาท ซึ่งส่วนใหญ่เป็นประเภทแอมเฟตามีน หรือที่รู้จักกันในชื่อ ยาม้า หรือยาขยัน จะมีผลให้ต้องใช้เป็นประจำ ซึ่งนอกจากจะทำให้เบื่ออาหาร น้ำหนักลด นอนไม่หลับแล้ว ยังทำให้เกิดอาการประสาทหลอนได้ และเมื่อยาหมดฤทธิ์แล้วจะรู้สึกง่วงนอนมากทันที ซึ่งเป็นอันตรายต่อการขับรถเป็นอย่างมาก ยาประเภทนี้เป็นที่นิยมใช้กันมากในหมู่ผู้มีอาชีพรับจ้าง นอกจากนี้ยังมียาประเภทที่ทำให้ง่วงนอน จึงไม่ควรรับประทานขณะขับรถ เช่น ยาแก้แพ้ ยาลดความดัน ฯลฯ

3. ความเหนื่อยล้า ผู้ขับขี่ที่มีร่างกายไม่สมบูรณ์อันเนื่องมาจากความเหน็ดเหนื่อยเมื่อยล้า ในกรณีที่ต้องขับรถอยู่เป็นเวลานานหลายชั่วโมง จะมีโอกาสทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย องค์การแรงงานระหว่างประเทศ ได้ให้คำแนะนำสำหรับผู้ที่มีอาชีพขับรถบรรทุกว่า ควรจะหยุดพักเป็นเวลาครึ่งชั่วโมง หลังขับรถนาน 4-6 ชั่วโมง

4. โรค เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้ 10-15% ผู้ขับขี่ที่มีโรคเรื้อรัง เช่น โรคหัวใจ ไต ปอด และผู้ที่เป็นโรคชนิดเฉียบพลัน ได้แก่ โรคทางสมอง ลมชัก ความบกพร่องทางร่างกาย แขนพิการ เป็นต้น จะมีสถิติอุบัติเหตุสูงกว่าผู้ที่มีร่างกายสมบูรณ์ถึง 2 เท่า (ประพรศรี นรินทร์รักษ์. 2529 :13)

5. ความผิดปกติทางหูมีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ เพราะเป็นส่วนที่จะรับเสียงมากระทบการได้ยินเสียงบกพร่องไป ก็อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย เช่น หูตึง หูหนวก

6. ความผิดปกติทางสายตา อาจจะมาจกหลายสาเหตุ เช่น การดื่มสุรา หรือมีสายตาผิดปกติเนื่องจาก แสง สายตาเอียง ตาบอดสี สายตาสั้น ตามปกติการเห็นในทางกว้าง Visual Field ไม่ควรต่ำกว่า 140 องศา และความสามารถในการเห็น (Visual acuity) ควรอยู่ในระหว่าง 20/50 ฟุต

3.1.2.2 สภาวะทางจิต ภาวะความเครียด ความกดดันต่างๆ ของจิตใจ ภาวะอารมณ์วิตกกังวล อาจเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ เช่น การกะเวลาในการเดินทางไม่เหมาะสม กับระยะทาง หรือเวลานัดหมาย จนเร่งความเร็วให้มากขึ้น มีความประมาททำให้ขาดการระมัดระวังเท่าที่ควร มีความชะล่าใจ, ฝ่าฝืนกฎหมาย ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ขาดกลยุทธ์ในการขับขี่ยานพาหนะ (วิจิตร บุญยะโหดระ. 2527:19)

3.2 สภาพยานพาหนะที่ไม่ปลอดภัย สภาพของยานพาหนะที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ อาจจำแนกได้ดังนี้ คือ (วิจิตร บุญยะโหดระ. 2531: 21-22)

3.2.1 ยานพาหนะที่มีสภาพชำรุดบกพร่อง เนื่องจากอุปกรณ์ต่างๆ เช่น

3.2.1.1 สภาพของยาง เป็นอันตรายมากหากยางแตก หรือระเบิด ยางที่ไม่มีดอกอาจทำให้เกิดการลื่นไถล

3.2.1.2 ระบบห้ามล้อ เช่น เบรคแตก, คันชัก, คันส่งหลุด

3.2.1.3 ระบบไฟสัญญาณ ยิ่งในเวลากลางคืนจะอันตรายมาก

3.2.1.4 คันบังคับไม่อยู่ในสภาพปกติ

3.2.2 ยานพาหนะไม่เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย

3.2.2.1 นำเครื่องยนต์ชนิดอื่นมาใช้กับรถ หรือสร้างขึ้นไม่ถูกต้องตามกฎหมายกำหนด

3.2.2.2 รถบรรทุกหนัก หรือบรรทุกสูงยื่นล้ำ เกินอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้

3.2.2.3 ตัวถังรถไม่แข็งแรงเท่าที่ควร

3.2.2.4 ไม่มีอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย

นอกจากปัจจัยที่เกี่ยวกับยานพาหนะผู้ขับขี่ควรตรวจสอบรถจักรยานยนต์ก่อนขับขี่ ได้แก่ (นกดล บำรุงกิจ. 2544: 30-38)

1. น้ำมัน ควรเปิดถังดูน้ำมันตรวจสอบว่ามีน้ำมันมีเพียงพอสำหรับการเดินทาง
2. น้ำมันเครื่อง ตรวจสอบระดับน้ำมันเครื่องอยู่ในระดับที่กำหนดไว้ และน้ำมันเครื่องสะอาดเพียงพอ ถ้าต่ำมากควรเปลี่ยน
3. ยาง ตรวจสอบยางทั้งสองล้อว่า ยางอ่อนหรือแข็งเกินไปหรือไม่ สภาพยางชำรุดหรือมีรอยร้าว ตรวจสอบสภาพยาง สภาพดอกยาง และต้องตรวจสอบล้อด้วยว่าอยู่ในสภาพดี การเติมลมยางให้ดูจากคู่มือหรือแผ่นสติ๊กเกอร์ของรถจักรยานยนต์รุ่นนั้น ๆ
4. โช้ ตรวจสอบความตึงของโช้ให้หย่อนประมาณ 10-20 ซม. (ในขณะที่ตั้งรถอยู่บนขาตั้งกลาง) ควรหยอดน้ำมันเครื่องที่โช้ด้วย ตรวจสอบและปรับให้เหมาะสมทุกครั้งก่อนออกเดินทาง
5. เครื่องยนต์ ตรวจสอบเครื่องยนต์ว่ามีรอยร้าว มีน้ำมันเครื่องหล่อลื่นเพียงพอ สภาพเครื่องยนต์ การติดเครื่องยนต์ ความปกติของเสียงของเครื่องยนต์
6. เบรก ต้องตั้งระดับเบรกให้เหมาะสม การตั้งระบบเบรกไว้สูงเกินไปให้เหมือนกับเหยียบเบรกตลอดเวลา
7. คลัตช์ คลัตช์ทำงานเป็นปกติดี โดยลองบีบคลัตช์ ดูแลตรวจสอบสายคลัตช์ ให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้
8. ไฟ จะต้องใช้งานได้ทุกดวง ได้แก่ ไฟหน้า ไฟเลี้ยว ไฟท้าย ไฟสัญญาณหยุดติดทันทีที่เหยียบเบรก หากไส้หลอดไฟเสื่อมจะต้องเปลี่ยนไฟใหม่
9. แบตเตอรี่ กระจกมองหลัง และน็อตต่าง ๆ แบตเตอรี่มีน้ำกลั่นอยู่พอหรือไม่ กระจกมองหลังอยู่ในตำแหน่งที่มองเห็นได้ชัดเจน น็อต เช่น น็อตใช้คหน้า โช้หลัง ตะเกียบหลัง ว่าหลุดหรือหลวมบ้างหรือไม่
10. ที่วางเท้า ตรวจสอบว่าที่วางเท้าปกติ ยางหุ้มไม่ขาด สภาพไม่ชำรุด หากชำรุดควรเปลี่ยนใหม่ เพราะที่วางเท้าไม่ยื่นออกมาตามตำแหน่งที่ถูกต้องเพราะจะทำให้ไม่สะดวกต่อการใช้เบรกและเปลี่ยนเกียร์

3.3 สภาพแวดล้อมบนถนนที่ไม่ปลอดภัย ประกอบด้วยปัจจัยต่างๆ ดังนี้

3.3.1 ลักษณะทางกายภาพของถนน ซึ่งประกอบด้วยรายละเอียดต่างๆ ดังต่อไปนี้ (วิจิตร บุญยะโหดระ.2527: 25-28)

3.3.1.1 พื้นผิวถนน ปัญหาเรื่องพื้นผิวถนน และการลื่นไถล นับเป็นปัญหาสำคัญอันหนึ่ง พบว่าจำนวนอุบัติเหตุเกิดขึ้นภายใต้ สภาพถนนชื้นแฉะ ประมาณร้อยละ 30 และร้อยละ 70 บนถนนที่แห้งซึ่งมีค่าความผิด (Skid resistance) ต่ำมาก สำหรับประเทศไทย บนทางหลวงมีปัญหาความไม่เรียบ (Irregularities) และวัสดุที่นำมาใช้ในการทำผิวทางเป็นหินปูน (Lime stone) ทำให้ค่าความผิดของผิวถนนลดต่ำกว่ามาตรฐานภายหลังการเปิดใช้ถนนได้ระยะหนึ่ง ส่วนบริเวณที่อยู่ในเมือง สภาพผิวถนน (Surface condition) มีทั้งผิวเป็นแบบคอนกรีตและลาดยาว ซึ่งเป็นปัญหาเกี่ยวกับการบำรุงรักษา เช่น การซ่อมไม่ถูกวิธี ทำให้เกิดหลุมบ่อ ผิวทางไม่เรียบ ส่วนอุบัติเหตุที่เกิดจากถนนลื่นในประเทศนั้นมีประมาณร้อยละ 13 ของอุบัติเหตุทั้งหมด

3.3.1.2 จำนวนช่องเดินรถ ช่องเดินรถ หมายถึง “ทางเดินรถที่จัดแบ่งเป็นช่องสำหรับการเดินรถ โดยทำเครื่องหมายเป็นเส้นหรือแนวแบ่งเป็นช่องไว้” ในยุโรปพบว่า ถนนที่มีช่องเดินรถ 4 ช่อง ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายกว่า 2 ช่องทาง และถนนที่มี 3 ช่องทาง จะมีประสิทธิภาพดีกว่า 2 ช่องทาง ในขณะที่ถ้านถนน 3 ช่องทางจะเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายกว่า เพราะเมื่อรถวิ่งในช่องกลางโอกาสที่จะเกิดอุบัติเหตุที่รุนแรง และมีผู้เสียชีวิตเป็นจำนวนมาก

3.3.1.3 ความกว้างของช่องเดินรถ อัตราการเกิดอุบัติเหตุบนถนนมีความสัมพันธ์กับความกว้างของช่องเดินรถ เพียงเล็กน้อยเท่านั้น ช่องเดินรถที่มีความกว้าง 18 ฟุต และมีขอบทาง จะมีความปลอดภัยกว่าช่องเดินรถที่กว้าง 20 ฟุต แต่ไม่มีขอบทาง ในกรณีถนนที่มี 2 ช่องทางแต่ความกว้างของถนนต่ำกว่า 6.10 เมตรจำนวนอุบัติเหตุอาจเพิ่มขึ้น

3.3.1.4 แนวกันกลางถนน มีประโยชน์ในการลดความประมาทของผู้ขับขี่รถ ในขณะที่รถวิ่งสวนทางกัน และช่วยลดแสงไฟด้านหน้าของรถที่วิ่งสวนทางมา เพราะอาจทำให้ตาพร่ามองทางข้างหน้าไม่ชัดเจน ถนนที่มีปริมาณการจราจรของยานยนต์มากกว่า 6,000 คัน ต่อวัน ควรจะติดตั้งเครื่องกันเอาไว้อันตรกิริยา หากเส้นแสดงถนนนั้นแคบกว่า 20 เมตร

3.3.1.5 ไหล่ทาง ไหล่ทางมีอิทธิพลมากต่อความปลอดภัยในการจราจรทางบก เพราะเป็นที่กันรั้งป้องกันมิให้รถตกลงไปในคู ตามปกติถนนที่มี 2 ช่องทางไหล่ทางควรกว้าง 6 ฟุต ความกว้างของไหล่ทางจะมีอิทธิพลเป็นพิเศษสำหรับถนนที่มีปริมาณการจราจรมากในทางด่วน จำเป็นต้องจัดให้มีช่องทางฉุกเฉินไว้สำหรับยานพาหนะที่ได้รับความเสียหายจนแล่นไปไม่ได้ ไหล่ทางควรให้ปลอดภัยจากต้นไม้ และสิ่งกีดขวางอันตราย

3.3.1.6 เครื่องกันทาง เครื่องกันทางจะช่วยป้องกันมิให้รถที่เกิดอุบัติเหตุออกนอกถนนไปทำลายสิ่งอื่นบริเวณข้างทาง บริเวณสะพาน หรือทางโค้ง ควรมีสิ่งกันข้างทาง เพื่อลดอุบัติเหตุที่ร้ายแรง เช่น บนทางด่วน

3.3.1.7 แสงสว่าง เกี่ยวข้องกับความสามารถมองเห็นพบเกือบ ร้อยละ 60 ของอุบัติเหตุจะเกิดขึ้นในเวลากลางคืน เป็นการลดการใช้ไฟสูงที่จะเข้าตาผู้ขับขี่อาจทำให้ตามัวได้ ลดการติดตั้งเครื่องของผู้ขับขี่ได้ร้อยละ 20 และเสาไฟฟ้าตามถนนมีมาตรฐานสูงจากพื้นดิน 25 ฟุต

3.3.1.8 ทางแยกที่ยังไม่มีมาตรฐานการออกแบบที่แน่นอน โดยเฉพาะอย่างยิ่งบริเวณทางแยกมักเป็นจุดที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุรุนแรง

3.3.2 ทางชีวิสังคม ประกอบด้วยดังต่อไปนี้

ความร่วมมือจากผู้ใช้นถนนร่วมกัน ความร่วมมือจากผู้ใช้นถนนร่วมกัน ทุกฝ่ายต้องให้ความร่วมมือกันในการจราจร เช่น ไม่ประมาท ไม่เอาเปรียบ มีน้ำใจ ในการเดินทางซึ่งกันและกัน คนเดินเท้าจัดว่าเป็นผู้มีส่วนในการจราจรทางบกที่ได้รับอันตรายมากที่สุด เพราะไม่มีเครื่องป้องกันอันตราย จึงมักปรากฏเสมอว่า คนเดินเท้ามักเป็นฝ่ายประสบอุบัติเหตุมากกว่าการก่ออุบัติเหตุ เพราะไม่มีความปลอดภัยแม้กระทั่งการข้ามทางข้าม แต่ในบางครั้งคนเดินเท้าก็ก่อให้เกิดอุบัติเหตุโดยการเดินวิ่งข้ามถนนโดยไม่ระมัดระวัง หรือเล่นตามข้างถนน

3.3.3 ทางเคมี

อุบัติเหตุบนท้องถนน อาจเกิดจากการกระทำของคน ซึ่งพบมากในเขตเมือง ได้แก่ ควนจากท่อไอเสีย เสียงรบกวนสมาริจากท่อไอเสีย ควนจากการเผาเศษวัสดุต่างๆ สิ่งกีดขวางทางเดินรถ สภาพถนนลื่น

3.3.4 ทางธรรมชาติ

อุปสรรคทางธรรมชาติที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ หมอกลงจัด ลูกเห็บตก น้ำท่วมทาง

3.4 เหตุสุตวิสัย

สัตว์เลี้ยวมีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ เช่น วัว แพะ สุนัข ฯลฯ โดยเฉพาะในเวลาเย็นที่มีการต้อนวัว, ควาย กลับบ้าน และที่พบบ่อย คือ สุนัข มักจะวิ่งตัดหน้ารถจักรยานยนต์เสมอ

4. หลักปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (วิไลภรณ์ แสนทวีสุข. 2544: 20-24; อ้างอิงจากสำนักงานตำรวจแห่งชาติ 2542. รายงานประจำปี 41. หน้า 79-89) ได้สรุปหลักในการขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ปลอดภัย เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ ในการขับขี่รถจักรยานยนต์นั้นประกอบด้วยประเด็น สำคัญ 7 ประเด็น ได้แก่สภาพที่นำมาใช้ การขับขี่ การแข่ง และผ่านขึ้นหน้า การออกรถ

การเลี้ยวและการกลับ การขับรถทางร่วม ทางแยกหรือวงเวียน สัญญาณจราจร และเครื่องหมายจราจร และข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถ ดังรายละเอียดต่อไปนี้

4.1 การแซงและผ่านขึ้นหน้า ได้แก่

4.1.1 ผู้ขับขี่จะแซงขึ้นหน้ารถคันอื่น ต้องให้สัญญาณดังพอที่จะให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถคันหน้าทราบ ให้สัญญาณไฟกระพริบทางขวาเพื่อให้รถคันหลังรู้ว่าแซง และดูกระจกหลังว่ามีรถด้านหลังกำลังแซงขึ้นมาหรือไม่ ดูด้านหน้าว่ามีรถสวนทางมาหรือไม่ เมื่อผู้ขับขี่คันหน้าให้สัญญาณตอบแล้วจึงแซงขึ้นหน้าได้

4.1.2 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถแซงขึ้นหน้ารถคันอื่นด้านซ้าย เว้นแต่รถที่จะถูกแซงกำลังเลี้ยวขวาหรือให้สัญญาณว่าจะเลี้ยวขวา

4.1.3 ห้ามขับรถแซงขึ้นหน้ารถคันอื่นในกรณีดังนี้

4.1.3.1 เมื่อรถกำลังขึ้นทางชัน ขึ้นสะพานหรืออยู่ในทางโค้ง

4.1.3.2 ภายในระยะ 30 เมตร ก่อนถึงทางข้าม ทางร่วม ทางแยก

วงเวียน

4.1.3.3 เมื่อมีหมอก ฝุ่นหรือควัน จนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าในระยะ

60 เมตร

4.1.3.4 เมื่อเข้ามาที่คับขันหรือเขตปลอดภัย

4.1.3.5 ห้ามขับแซงล้ำเข้าไปในช่องเดินรถประจำทาง

4.1.3.6 เมื่อได้รับสัญญาณขอแซงขึ้นหน้าจากรถที่อยู่ข้างหลัง ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถที่มีความเร็วช้ากว่ารถคันอื่นในทางเดียวกัน ต้องยอมให้รถที่มีความเร็วสูงกว่าผ่านขึ้นหน้า

4.2 การออกรถ การเลี้ยวและการกลับ

4.2.1 การขับรถออกจากที่จอดรถ

4.2.1.1 ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน หรือไฟกระพริบทางขวา

4.2.1.2 มองดูกระจกหลัง เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรของรถอื่นออกรถได้

4.2.2 การเลี้ยวซ้าย มีข้อปฏิบัติดังนี้

4.2.2.1 ในกรณีที่มิได้แบ่งช่องทางเดินรถไว้ให้ผู้ขับขี่รถชิดทางเดินรถด้านซ้าย

4.2.2.2 ในกรณีที่มีการแบ่งช่องทางเดินรถไว้ และมีเครื่องหมายการจราจรและให้เลี้ยวซ้ายได้ ให้ผู้ขับขี่รถในช่องทางเดินรถสำหรับรถที่จะเลี้ยวซ้ายก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร

4.2.2.3 ในกรณีที่มีช่องเดินรถประจำอยู่ทางเดินรถด้านซ้ายสุด ให้ผู้ขับขี่รถชิดช่องเดินรถประจำทางก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร และจะเลี้ยวรถผ่านไปในช่วงเดินรถประจำทางได้เฉพาะบริเวณที่มีเครื่องหมายจราจรได้เลี้ยวรถผ่านได้เท่านั้น

4.2.3 การเลี้ยวขวา มีข้อปฏิบัติดังนี้

4.2.3.1 สำหรับทางเดินรถที่ไม่ได้แบ่งช่องเดิน ให้ผู้ขับขี่รถชิดทางด้านขวาแนวกึ่งกลางของทางเดินรถ ก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร

4.2.3.2 สำหรับทางเดินรถที่แบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป ให้ผู้ขับขี่ชิดรถทางด้านขวาสุดของทางเดินรถ หรือในช่องที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงให้เลี้ยวขวาได้ ทั้งนี้ก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร

4.2.3.3 กรณีช่องทางเดินรถประจำอยู่ทางเดินรถด้านขวาสุด ให้ผู้ขับขี่รถชิดช่องเดินรถประจำทางก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร และจะเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร และจะเลี้ยวรถผ่านเข้าไปในช่องเดินรถประจำทางได้เฉพาะในบริเวณที่มีเครื่องหมายจราจรให้เลี้ยวรถผ่านได้เท่านั้น

4.2.3.4 ทางเดินรถที่มีเจ้าพนักงานจราจร หรือเจ้าหน้าที่แสดงสัญญาณจราจรด้วยมือและแขน ให้ผู้ขับขี่เลี้ยวผ่านไปโดยไม่ต้องอ้อมเจ้าพนักงานจราจร

4.2.3.5 เมื่อรถอยู่ในทางร่วมแยก ผู้ขับขี่ต้องให้ที่สวนมาในทางเดินรถทางเดียวกันผ่านทางร่วมทางแยกไปก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงให้เลี้ยวขวาไปได้

4.2.3.6 การเลี้ยวขวาในทางแยกที่มีเกาะแบ่งทางรถ ต้องแล่นเลี้ยวขวาไปหยุดที่หัวเกาะแบ่งทาง แล้วรอจนกระทั่งรถในเกาะนั้นว่างจึงเลี้ยวตัดออกไปได้

4.2.4. การอ้อมวงเวียนหรือเกาะที่สร้างไว้ ให้ผู้ขับขี่รถอ้อมไปทางซ้ายของวงเวียนหรือเกาะนั้น

4.2.5 ในทางเดินรถที่สวนกันได้ ห้ามกลับรถในเมื่อมีรถอื่นสวน หรือตามในระยะไม่น้อยกว่า 150 เมตร

4.2.6 ห้ามเลี้ยวหรือกลับรถในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายห้ามเลี้ยวรถ หรือห้ามกลับรถ ห้ามกลับรถในที่คับขัน บนสะพาน ทางร่วมทางแยก เว้นแต่มีเครื่องหมายจราจรให้กลับรถบริเวณนั้นได้

4.3 การขับรุดผ่านทางร่วมทางแยกหรือวงเวียน มีข้อปฏิบัติดังนี้

4.3.1 ถ้ามีรถอื่นอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับขี่ต้องให้รถทางร่วมทางแยกนั้นผ่านไปก่อน ถ้ามาถึงพร้อมกันและไม่รืออยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับขี่ต้องให้รถที่อยู่ทางซ้ายมือของตนผ่านไปก่อน เว้นแต่ทางร่วมทางแยกใดมีทางเดินรถทางเอกตัดผ่านทางเดินรถทางโท ให้ผู้ขับขี่ในทางเอกมีสิทธิขับผ่านไปก่อน

4.3.2 ทางเดินรถทางเอก ได้แก่ ทางเดินที่เจ้าพนักงานจราจรได้ประกาศและติดตั้งเครื่องหมายจราจรแสดงว่าเป็นทางเอก หรือ ป้าย “หยุด” อยู่ริมทางร่วมทางแยกนั้นให้ถือว่าเป็นทางโท

4.3.3 กรณีวงเวียนใดติดตั้งสัญญาณจราจร ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรนั้น ถ้าไม่มีสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร เมื่อขับมาถึงวงเวียนต้องให้สิทธิแก่ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถอยู่ในวงเวียนทางด้านขวาของตนขับผ่านไปก่อน

4.4 สัญญาณจราจร ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณหรือเครื่องหมายจราจรที่ปรากฏข้างหน้าในกรณีต่อไปนี้

4.4.1 สัญญาณจราจรไฟสีเหลืองอำพัน ให้ผู้ขับขี่เตรียมหยุดรถหลังเส้นให้หยุดรถเพื่อเตรียมปฏิบัติตามสัญญาณที่จะปรากฏต่อไป เว้นแต่ผู้ขับขี่ได้เลยเส้นให้หยุดรถไปแล้วให้เลยไปได้

4.4.2 สัญญาณจราจรไฟสีแดงหรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า “หยุด” ให้ผู้ขับขี่หยุดรถหลังเส้นให้หยุดรถ

4.4.3 สัญญาณจราจรไฟสีเขียวหรือเครื่องหมายจราจรที่มีคำว่า “ไป” ให้ผู้ขับขี่รถต่อไปได้เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

4.4.4 สัญญาณจราจรกระพริบสีแดง ถ้าติดตั้งอยู่ที่ทางร่วม ทางแยกใดด้านใดให้ผู้ขับขี่ที่มาทางด้านนั้นหยุดรถหลังเส้นให้หยุดรถ เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรแล้วจึงให้ขับรถต่อไปได้ด้วยความระมัดระวัง เป็นต้น

4.5 เครื่องหมายจราจร

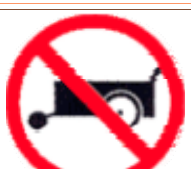
4.5.1 เครื่องหมายจราจรชนิดป้าย

4.5.1 ป้ายบังคับ คือป้ายที่กำหนด บังคับ ห้ามหรือจำกัดบางประการเพื่อใช้บังคับการจราจรให้ผู้ขับรถปฏิบัติตามความหมายแห่งเครื่องหมายนั้น ๆ ด้วย

4.5.2 ป้ายเตือนทั่วไป ได้แก่ป้ายเตือนให้ผู้ขับระวังอันตรายที่อาจเกิดขึ้นและทำให้ผู้ขับรถปฏิบัติตามความเหมาะสมแห่งเครื่องหมายนั้น ๆ ด้วย

4.5.3 ป้ายเตือนในงานก่อสร้าง เป็นป้ายสีแดง เส้นขอบป้ายสีดำ มีรูปเครื่องหมาย หรือข้อความสีดำ

4.5.4 ป้ายแนะนำ ป้ายแนะนำมีไว้เพื่อช่วยแนะนำผู้ขับรถให้ไปสู่จุดหมายปลายทางได้ถูกต้องและรวดเร็ว และให้ข้อมูลต่าง ๆ ที่จำเป็นต่อการเดินทาง

			
1. หยุด	2. ให้ทาง	3. ให้รถสวนทาง มาก่อน	4. ห้ามแซง
			
5.ห้ามเข้า	6.ห้ามเข้า	7.ห้ามกลับรถ	8.ห้ามเลี้ยวซ้าย
			
9.ห้ามเลี้ยวขวา	10.ห้ามรถยนต์	11.ห้ามรถ บรรทุก	12.ห้ามรถ จักรยานยนต์
			
13.ห้ามรถพ่วง	14.ห้ามจักรยาน	15.ห้ามรถ สามล้อ	16.ห้ามรถยนต์ สามล้อ
			
17.ห้าม จักรยานยนต์ และรถยนต์	18.ห้ามจักรยาน จักรยานยนต์ และรถยนต์	19.ห้ามรถ แตรกเตอร์	20.ห้ามล้อเลื่อน ลากเข็น
			
21.ห้ามคนข้าม	22.ห้ามใช้เสียง	23.ห้ามจอดรถ	24.ห้ามหยุดรถ

			
25.หยุดตรวจ	26.จำกัด ความเร็ว	27.จำกัดน้ำหนัก	28.จำกัด ความกว้าง
			
29.จำกัด ความสูง	30.ให้รถซ้าย	31.ให้รถขวา	32.ให้เดิน ทางเดียว
			
33.รถเดิน ทางเดียว ไปทางซ้าย	34.รถเดิน ทางเดียว ไปทางขวา	35.ให้เลี้ยวซ้าย	36.ให้เลี้ยวขวา
			
37.ให้เลี้ยวซ้าย หรือเลี้ยวขวา	38.ให้ไปทาง ซ้ายหรือไป ทางขวา	39.วงเวียน	40.สุดเขตบังคับ

ภาพประกอบ 4 เครื่องหมายจราจร

ที่มา : กรมตำรวจ. (2548). เครื่องหมายจราจร. สืบค้นเมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2548
จาก <http://www.metro.police.go.th/Handbook/Contact8.html>.

4.6 ความเร็วของการขับรถ ได้แก่

4.6.1. ขับขี่รถด้วยอัตราเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวง หรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ตามแนวนอน

4.6.2 ผู้ขับขี่ที่จะเลี้ยวรถ หรือให้รถอื่นแซง จอดรถ หยุดรถ หรือกลับรถ ต้องลดความเร็วของรถลง

4.6.3 การขับขี่ในขณะที่ฝนตกหรือถนนลื่น ควรชะลอความเร็วของรถให้ช้าลงกว่าปกติ และทิ้งระยะห่างจากรถคันอื่นให้มากขึ้น นอกจากนี้การขับรถลงเขา หรือลงเนินสูงๆ บนสะพาน หรือที่เชิงสะพาน ทางที่แคบ ทางโค้ง ทางลาด ที่คับขัน หรือที่มีหมอก ฝุ่นควัน จนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะ 6 เมตร ต้องลดความเร็วของรถในลักษณะที่จะก่อให้เกิดความปลอดภัย

4.6.4 ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถเข้าใกล้ทางร่วมทางแยก ทางข้าม เส้นให้รถหยุด หรือวงเวียนต้องลดความเร็วของรถ

4.6.5 อัตราความเร็วของรถตามกฎกระทรวง มีดังนี้ ในเขตเทศบาลขับไม่เกินชั่วโมงละ 60 กิโลเมตร นอกเขตเทศบาล ขับไม่เกิน ชั่วโมงละ 80 กิโลเมตร เช่น รถโดยสารประจำทาง และในเขตเทศบาล ขับไม่เกิน ชั่วโมงละ 80 กิโลเมตร นอกเขตเทศบาล ขับไม่เกิน ชั่วโมงละ 90 กิโลเมตร

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับการศึกษาค้นคว้า

ผู้วิจัยได้ศึกษางานวิจัยต่างๆ ที่เกี่ยวข้องกับการวิจัย เพื่อประกอบในการสร้างกรอบแนวคิด และสมมติฐาน ดังนี้

1. งานวิจัยในต่างประเทศ

งานวิจัยในต่างประเทศที่เกี่ยวข้องกับเรื่องพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์นั้น ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาค้นคว้าและนำเสนอ ดังนี้

มอนโกเมอรี (Montgomery G.R. 1985: บทคัดย่อ) ศึกษาถึงการรับรู้เกี่ยวกับกฎจราจรของผู้ขับขี่ยานพาหนะบริเวณที่มีสัญญาณไฟหรือเครื่องหมายจราจรตามแยกถนนต่างๆ ใน รัฐไอโอวา ประเทศสหรัฐอเมริกา พบว่า อายุเป็นตัวแปรที่สัมพันธ์กับประสบการณ์การขับขี่และมีอิทธิพลต่อการตอบคำถามที่ถูกตั้ง หรือมีอิทธิพลต่อการรับรู้กฎจราจร ดังนั้นประสบการณ์ในการขับขี่รถมีความสัมพันธ์กับการขับขี่รถ

ดิซิกโก (บุปผา ทิมสุนทร. 2542: 41; อ้างอิงจาก Decicco. 1987: 112) ศึกษาถึงความคิดเห็นของผู้ขับรถอายุ 18 – 22 ปี ในเรื่องความปลอดภัยการจราจรทางบกใน 9 เมืองของสหรัฐอเมริกา และอีก 2 เมืองในประเทศแคนาดา ซึ่งประชากรกลุ่มนี้เป็นกลุ่มเสี่ยงจากอุบัติเหตุโดยให้ผู้ถูกศึกษาตอบถึงทัศนคติความเชื่อทั่วไปและพฤติกรรมขับขี่พบว่าปัญหา

ความปลอดภัยในการจราจรและการแก้ไขปัจจัยเสี่ยงต่าง ๆ จากพฤติกรรมที่ไม่ถูกต้อง เกิดจากปัจจัยหลายด้านร่วมกับปัญหาทางด้านสังคมหลายประการและกลุ่มเพศหญิงเป็นกลุ่มที่มีข้อแตกต่างจากเพศชายและมีพฤติกรรมความปลอดภัยกว่าเพศชายอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ไทท์ (Tight, Miler. 1988: 8) ศึกษาถึงปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจร โดยทำการเก็บข้อมูลจาก 5 เมืองในประเทศอังกฤษ พบว่า ตามตัวแปร เพศ อายุ สถานที่เกิด อุบัติเหตุ ระยะทางจากบ้าน ความรุนแรง ช่วงเวลาที่เกิดอุบัติเหตุ ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยเหล่านี้มีความสัมพันธ์ต่อการเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ

ชีว เวินเทา (Chiu, Wen-Tao.1989: บทคัดย่อ) ศึกษาถึงระดับวิทยาของการบาดเจ็บที่ศีรษะในเมืองฮัวเหลียน, ไต้หวัน โดยศึกษาระหว่างวันที่ 1 กรกฎาคม 2530 ถึง 30 มิถุนายน 2531 จากการศึกษาพบว่าเพศชายเกิดอุบัติเหตุบาดเจ็บที่ศีรษะมากกว่าประชากรเพศหญิง

ลี (Li, MR. 1998: Abstract) ได้ทำการศึกษาปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาชั้นปีที่ 3 ระดับอุดมศึกษา จำนวน 4,729 คนในเขตเมือง และชนบทในประเทศไต้หวัน ผลการศึกษาพบว่า อัตราการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในเขตชนบทสูงกว่าในเขตเมือง 1.62 เท่า นอกจากนี้พบว่าตัวแปรที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุได้แก่ ประวัติการเคยมีอุบัติเหตุ จำนวนวันที่ขับต่อเนื่อง ช่วงเวลาที่ขับขี่ ระยะทางในการขับขี่ การมีพฤติกรรมเสี่ยงร่วมอื่น เช่น การดื่มแอลกอฮอล์ และสภาพการจราจรคับคั่ง ล้วนมีผลให้เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มากขึ้น ส่วนปัจจัยที่มีผลต่อการลดการเกิดอุบัติเหตุได้แก่ อายุที่มากขึ้น สถานภาพทางสังคมที่ดีและประสบการณ์การขับขี่ที่มาก ในงานวิจัยฉบับนี้ยังได้เสนอให้มีการทบทวนนโยบายการต่อใบอนุญาตขับขี่แก่กลุ่มที่มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์และเสนอแนะการปรับปรุงสภาพถนนให้ปลอดภัยจากการเกิดอุบัติเหตุ

สรุปจากการศึกษางานวิจัยในต่างประเทศ พบว่า อุบัติเหตุจากพฤติกรรมการขับขี่จากรถจักรยานยนต์เกิดจากปัจจัยหลายด้านร่วมกัน ได้แก่ เพศ พบว่า เพศหญิงมีพฤติกรรมการขับขี่จากรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยมากกว่าเพศชาย นอกจากนี้ยังพบว่า ปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุได้แก่ ประวัติการเคยประสบอุบัติเหตุ จำนวนวันที่ขับต่อเนื่อง ช่วงเวลาที่ขับขี่ระยะทาง การดื่มแอลกอฮอล์ และภาวะการจราจรคับคั่ง ส่วนตัวแปรที่เกี่ยวข้องกับเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์น้อยลงได้แก่ อายุที่มากขึ้น สถานภาพทางสังคมที่ดีและการมีประสบการณ์ขับขี่มานาน

2.งานวิจัยในประเทศไทย

งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเรื่องพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์นั้น ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาค้นคว้า และนำเสนอตามตัวแปรดังนี้

เพศ

ประพรศรี นรินทร์รักษ์ (2529: 80-83) ศึกษาเรื่อง การศึกษาเชิงวิทยาการระบาดของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในจังหวัดภูเก็ต พบว่า เพศชายเกิดอุบัติเหตุมากกว่าเพศหญิงถึง 3.5 เท่า

ภรต โทณแก้ว (2529: 129) ศึกษาเรื่อง การศึกษาระบาดวิทยาของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ในเขตเทศบาล และนอกเขตเทศบาล จังหวัดยะลา พบว่า อัตราส่วนผู้บาดเจ็บเพศชาย ต่อเพศหญิงประมาณ 2.5 : 1 โดยเฉพาะผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เป็นเพศชายจะได้รับบาดเจ็บมากกว่าเพศหญิงประมาณ 3.7 เท่า

กำไล ตรียชัยศรี (2536: 80) ศึกษาเรื่องการเปรียบเทียบปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาจังหวัดสระบุรี พบว่าเพศชายขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่าเพศหญิง (1.40 : 1)

ดำรง แจ่มไข (2536: ง) ศึกษาเรื่องการศึกษาระบาดวิทยาของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในเขตอำเภอห้วยยอดจังหวัดตรัง ซึ่งเป็นการศึกษาแบบวิทยาการระบาดเชิงพรรณนาโดยศึกษาย้อนหลัง 3 ปี ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2533-2535 โดยใช้กลุ่มผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เป็นกลุ่มตัวอย่างที่นำมาวิเคราะห์ซึ่งมีจำนวน 159 ราย อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์พบมากที่สุดเป็นเพศชายถึงร้อยละ 80.5

ไพรัช พันธุ์อุดม (2536: ง) ศึกษาเรื่องการศึกษาระบาดวิทยาของอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ในเขตอำเภอลานสกาจังหวัดนครศรีธรรมราช พ.ศ. 2533-2535 ซึ่งเป็นการศึกษาแบบวิทยาการระบาดเชิงพรรณนาโดยศึกษาย้อนหลัง 3 ปี ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2533-2535 เป็นกลุ่มตัวอย่างที่นำมาวิเคราะห์ซึ่งมีจำนวน 400 ราย ผลการศึกษาพบว่าอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ เกิดในเพศ ชายมากกว่าเพศหญิง ในอัตราส่วน 2.1 : 1

ผานิต ไทยपाल (2541: 89) ศึกษาเรื่องพฤติกรรมใช้หมวกนิรภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 ในจังหวัดนครศรีธรรมราช พบว่า นักเรียนชายกับนักเรียนหญิงมีพฤติกรรมด้านการปฏิบัติเกี่ยวกับการใช้หมวกนิรภัยแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

บุปผา ทิมสุนทร (2542: 93) ศึกษาเรื่องพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา นักศึกษาที่มีเพศต่างกันมี ความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ยุพา หงษ์วะชิน (2542: 75) ศึกษาเรื่องพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา พบว่าเพศมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$)

อายุ

วัยรุ่นโดยเฉพาะเพศชายเป็นวัยที่มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนถนนได้มากที่สุด เนื่องจากโดยธรรมชาติของวัยรุ่นชายเป็นวัยที่มีอารมณ์ฉุนเฉียวสนุกสนาน ขาดความยับยั้งชั่งใจ ชอบแข่งขัน และจากการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ยังพบว่าวัยรุ่นเป็นวัยที่ชอบเสี่ยง ขับขี่รถด้วยความเร็วและฝ่าฝืนกฎจราจร ดังนั้นจึงมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้

ภรต โทณแก้ว (2529: 129) ศึกษาเรื่อง การศึกษาระบาดวิทยาของอุบัติเหตุจราจร (รถจักรยานยนต์) ในเขตเทศบาล และนอกเขตเทศบาล จังหวัดยะลา พบว่า กลุ่มอายุที่ได้รับบาดเจ็บมากที่สุดคือ กลุ่มอายุ 18 – 23 ปี รองมาคือกลุ่มอายุ 24-29 ปี

ดำรง แจ่มไข (2536: ง) ศึกษาเรื่องการศึกษาการระบาดวิทยาของอุบัติเหตุจราจรที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ในเขตอำเภอห้วยยอด จังหวัดตรัง ซึ่งเป็นการศึกษาระบาดวิทยาเชิงพรรณนาโดยศึกษาย้อนหลัง 3 ปี ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2533-2535 โดยใช้กลุ่มผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็น กลุ่มตัวอย่างซึ่งมีจำนวน 600 ราย อุบัติหารรถจักรยานยนต์พบมากที่สุดเป็นช่วงอายุ 16-30 ปี คิดเป็นร้อยละ 51.7

ไพรัช พันธุ์อุดม (2536: ง) ศึกษาเรื่องการศึกษาการระบาดวิทยาของอุบัติเหตุจราจรที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ในเขตอำเภอลานสกา จังหวัดนครศรีธรรมราช พ.ศ. 2533 2535 ซึ่งเป็นการศึกษาแบบวิทยาการระบาดเชิงพรรณนาโดยศึกษาย้อนหลัง 3 ปี ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2533 – 2535 เป็นกลุ่มตัวอย่างที่นำมาวิเคราะห์ซึ่งมีจำนวน 400 ราย ผลการศึกษาพบว่าอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เกิดในกลุ่มอายุ 16 – 30 ปี คิดเป็นร้อยละ 54.5

ยุพา หงษ์วะชิน (2542: 75) ศึกษาเรื่องพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา พบว่าอายุมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$)

วรรณ อังสิทธิพูนพร (2543: 84) ศึกษาเรื่องพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม พบว่าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีอายุแตกต่างกัน มีความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

นภดล บำรุงกิจ (2544: 122) ศึกษาเรื่องพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของข้าราชการทหารอากาศชั้นประทวน พบว่า ข้าราชการชั้นประทวนที่มีอายุแตกต่างกันมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ชาพียะ เบญญนุส (2546: 77) ศึกษาถึงพฤติกรรมในการขับรถของคนขับ: ศึกษาเฉพาะกรณีรถยนต์ส่วนบุคคลและรถจักรยานยนต์ที่มีจุดต้นทางหรือผ่านอำเภอเมือง จังหวัดนครราชสีมา พบว่าอายุมีผลต่อพฤติกรรมการขับซึ่งรถให้ถูกกฎจราจร โดยพบว่าอายุ 30 ปี ลงมาจะมีพฤติกรรมการขับที่ถูกกฎจราจรน้อยกว่ากลุ่มที่มีอายุ 31 ปีขึ้นไป

รัชยา รัตนถาวร (2546: 114) ศึกษาเรื่องปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซึ่งรถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย สังกัดกรมสามัญศึกษา ในเขตอำเภอเมืองจังหวัดปราจีนบุรี พบว่า อายุมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซึ่งรถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ภูมิปริชา เฝ้าปิ่นตา (2546: 56) ศึกษาเรื่องปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์: กรณีศึกษาผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตอำเภอพานงจังหวัด เชียงราย พบว่า อายุมีผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ กล่าวคือ กลุ่มที่มีอายุมากจะมีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยดีกว่ากลุ่มอายุน้อย

ระดับการศึกษา

ดำรง แจ่มไข (2536: ง) ศึกษาเรื่องการศึกษาในระดับวิทยาของอุบัติเหตุจราจรที่เกิดจากการรถจักรยานยนต์ในเขตอำเภอห้วยยอดจังหวัดตรัง ซึ่งเป็นการศึกษาแบบวิทยาการระบาดเชิงพรรณนาโดยศึกษาย้อนหลัง 3 ปี ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2533 – 2535 โดยใช้กลุ่มผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรจักรยานยนต์เป็นกลุ่มตัวอย่างซึ่งมีจำนวน 600 ราย ผู้ประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์จับชั้นประถมศึกษามากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 56.6

วรรณ อังสิทธิพูนพร (2543: 84) ศึกษาเรื่องพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับซึ่งรถจักรยานยนต์รับจ้าง อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม พบว่าผู้ขับซึ่งรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระดับการศึกษา ต่างกัน เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุในการขับซึ่งรถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

นภดล บำรุงกิจ (2544 : 104 – 122) ศึกษาเรื่องพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซึ่งรถจักรยานยนต์ของข้าราชการทหารอากาศชั้นประทวน พบว่า ข้าราชการชั้นประทวนที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับซึ่งรถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน กลุ่มตัวอย่างที่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลายและต่ำกว่ามีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับซึ่งรถจักรยานยนต์มากกว่ากลุ่มอื่น รองลงมาคือกลุ่มที่มีระดับการศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ

อลิสรา จันทรเรือง (2545: 104) ศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซึ่งรถจักรยานยนต์ของนักเรียนวิทยาลัยเทคนิคจังหวัดสุพรรณบุรี พบว่านักเรียนที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกันมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซึ่งรถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยนักศึกษาที่มีระดับ

การศึกษาประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่านักเรียนที่มีระดับการศึกษาประกาศนียบัตรวิชาชีพ

ซาฟียะ เบญญูนุส (2546: 78) ศึกษาถึงพฤติกรรมในการขับรถของคนขับ: ศึกษาเฉพาะกรณีรถยนต์ส่วนบุคคล และรถจักรยานยนต์ ที่มีจุดต้นทางหรือผ่านอำเภอเมือง จังหวัดนราธิวาส พบว่าระดับการศึกษามีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถให้ถูกกฎจราจรซึ่งกลุ่มที่จบการศึกษาระดับมัธยมศึกษาลงมาจะมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ถูกกฎจราจรน้อยกว่ากลุ่มที่จบการศึกษาสูงกว่าระดับมัธยมศึกษา

ภูมิปรีชา เฝ้าปิ่นตา (2546: 56) ศึกษาเรื่องปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ : กรณีศึกษาผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตอำเภอพาน จังหวัดเชียงราย พบว่าผู้ที่มีระดับการศึกษาสูงจะได้รับข้อมูล ข่าวสาร รู้จักใช้หลักเหตุผล เข้าถึงปัญหาและอันตรายจากอุบัติเหตุได้ดีกว่าผู้ที่มีระดับการศึกษาต่ำ

ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์

บุปผา ทิมสุนทร (2542: 93) ศึกษาเรื่องพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา พบว่านักศึกษาที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกันมี การปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 คือระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์กว่า 1 ปี และ 1-2 ปี และมากกว่า 6 ปี จะมีการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่านักศึกษาที่มีระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 5 – 6 ปี

อลิสสา จันท์เรือง (2545: 104) ศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนวิทยาลัยเทคนิคจังหวัดสุพรรณบุรี พบว่านักเรียนที่มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 โดยนักเรียนที่มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์น้อยกว่า 5 ปี มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่านักเรียนที่มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ตั้งแต่ 5 – 10 ปี

ยุพา หงษ์วะชิน (2542: 75) ศึกษาเรื่องพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา พบว่าประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$)

อลิสสา จันท์เรือง (2545 : 104) ศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนวิทยาลัยเทคนิคจังหวัดสุพรรณบุรี พบว่านักเรียนที่มีประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ที่ระดับ .05 โดยนักเรียนที่ไม่เคยมีประสบการณ์ การได้รับอุบัติเหตุจากข้อข้อรถจักรยานยนต์ มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่านักเรียนที่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ และเคยเข้ารับการรักษานในสถานพยาบาล

การได้รับใบอนุญาตขับขี่

ไพรัตน์ พันธุ์อุดม (2536: บทคัดย่อ) ศึกษาเรื่อง การศึกษาระบาดวิทยาของอุบัติเหตุจราจร ที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ ในอำเภอลานสกา จังหวัดนครศรีธรรมราช พ.ศ. 2533-2535 ซึ่งเป็นการศึกษาแบบวิทยาการระบาดเชิงพรรณนาโดยศึกษาย้อนหลัง 3 ปี ตั้งแต่ปีงบประมาณ 2533-2535 เป็นกลุ่มตัวอย่างที่นำมาวิเคราะห์ซึ่งมีจำนวน 400 ราย ผลการศึกษาพบว่าอุบัติเหตุจราจรจักรยานยนต์จะเกิดกับผู้ที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่มากกว่าผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี่ ในอัตราส่วน 1.3 : 1

ศรีสมร การร่อน (2539:63-67)ศึกษาเรื่อง สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของผู้ป่วยโรงพยาบาลลำพูน พบว่า ผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยที่ดีกว่าผู้ที่ไม่มีใบขับขี่หรือมีโดยไม่ได้สอบมีความรู้เรื่องกฎจราจรแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 และผู้ไม่มีใบขับขี่หรือมีโดยไม่ได้สอบ จะเกิดอุบัติเหตุจากสาเหตุหลายด้านมากกว่าผู้ที่มีใบขับขี่โดยการสอบ

ภูมิปรีชา เผ่าปิ่นตา (2546: 56 – 57) ศึกษาเรื่องปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้รถจักรยานยนต์ : กรณีศึกษาผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตอำเภอฟาน จังหวัดเชียงราย พบว่า ผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยที่ดีกว่าผู้ที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์

ความรู้

กำไล ตรีชัยศรี (2536: 82) ศึกษาเรื่องการเปรียบเทียบปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุในขณะขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาจังหวัดสระบุรี พบว่า ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ ($P < 0.0001$) โดยผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรต่ำกว่าเกณฑ์เฉลี่ยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ 3.42 เท่าของผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมากกว่าเกณฑ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ เฉลิมขวัญ ศรีสุวรรณ (2541 : 140) ศึกษาเรื่องพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม พบว่าผู้ขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างมีความรู้กับการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์ทางบวกกับการปฏิบัติอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

นภดล บำรุงกิจ (2544: 123) ศึกษาเรื่องพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการ ขับขี่รถจักรยานยนต์ของข้าราชการทหารอากาศชั้นประทวน พบว่า ข้าราชการชั้นประทวนที่มี ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจรแตกต่างกันมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่ รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

รัชยา รัตนถาวร (2546: 114-116) ศึกษาเรื่องปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการ ป้องกัน อุบัติภัยจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย สังกัดกรม สามัญศึกษาในเขตอำเภอเมือง จังหวัดปราจีนบุรี พบว่า นักเรียนส่วนใหญ่มีความรู้ระดับ ปาน กลาง คิดเป็นร้อยละ 52.4 รองลงมามีความรู้ระดับสูง คิดเป็นร้อยละ 34.1 และมีความรู้ระดับต่ำ คิดเป็นร้อยละ 13.0 และวิเคราะห์สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ ระหว่าง ความรู้กับพฤติกรรม การป้องกัน อุบัติภัยจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า ความรู้มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรม การ ป้องกันอุบัติเหตุภัยจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

เจตคติ

วรรณ อังสิทธิพูนพร (2543: 85) ศึกษาเรื่องพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม พบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ รับจ้างมีเจตคติกับการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มี ความสัมพันธ์ทางบวกกับการปฏิบัติอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

บุษบา โพอุทัย (2545: 94) ศึกษาเรื่องปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการป้องกัน อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนอาชีวศึกษาชาย อำเภอเมือง จังหวัดลพบุรี พบว่าทัศนคติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์ทางบวกกับ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร การใช้อุปกรณ์ในการป้องกันอุบัติเหตุ การหลีกเลี่ยงภาวะเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และการหลีกเลี่ยง สารเสพติดต่อการเกิดอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

นิภา อินทนิล (2545: 127) ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัย ในการขับขี่รถยนต์ของพนักงานขับรถประจำโรงพยาบาลชุมชน ซึ่งเป็นการวิจัยเชิงสำรวจกลุ่ม ตัวอย่างเป็นพนักงานขับรถประจำโรงพยาบาลชุมชนในจังหวัดภาคตะวันออกเฉียงเหนือ จำนวน 220 คน พบว่า เจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์ เชิงบวกกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ ระดับ .001

สรุป จากการศึกษาวิจัยในประเทศไทย พบว่า ตัวแปรที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ รถจักรยานยนต์ ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา การได้รับอนุญาตขับขี่ ประสิทธิภาพการขับขี่ และประวัติการเกิดอุบัติเหตุ กล่าวคือ เพศชาย มีอุบัติเหตุมากกว่าเพศหญิงที่ขับขี่จักรยานยนต์ 2.4 - 4 เท่า วัยรุ่น อายุ 18-23 ปี เป็นช่วงที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด ผู้ขับขี่ที่มีอายุมากขึ้นจะมี

การฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยลง และมีพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุดีขึ้น โดยปฏิบัติตามกฎจราจร สวมหมวกกันน็อค เป็นต้น ผู้ขับขี่ที่มีระดับการศึกษาสูงมีอุบัติเหตุน้อยกว่าผู้มีระดับการศึกษาต่ำกว่า ผู้ขับขี่ที่มีระดับการศึกษาระดับประถมศึกษามีอุบัติเหตุสูงสุด ผู้ขับขี่ที่มีใบอนุญาตขับขี่มีอุบัติเหตุน้อยกว่าผู้ที่ไม่มียานยนต์ขับขี่ ตัวแปรที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นว่าสอดคล้องกับการศึกษาวิจัยในต่างประเทศ ในทางตรงข้ามตัวแปรที่ไม่สอดคล้องกับงานวิจัย ในต่างประเทศได้แก่ ประสบการณ์การขับขี่ งานการวิจัยในประเทศไทย พบว่า ผู้ที่มีประสบการณ์การขับขี่น้อย และผู้ที่ไม่เคยมีประวัติประสบอุบัติเหตุ พบว่ามีการเกิดอุบัติเหตุจักรยานยนต์น้อยกว่า ผู้ที่มีประสบการณ์การขับขี่มานาน และผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุมาก่อน นอกจากนี้ ยังพบว่าความรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุมีความสัมพันธ์กับเจตคติ และพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุ

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey research) เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ แผนกอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาลเลิดสิน ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ดำเนินการตามขั้นตอนดังนี้

1. การกำหนดประชากร และการเลือกกลุ่มตัวอย่าง
 - 1.1 ประชากร
 - 1.2 กลุ่มตัวอย่าง
2. การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
 - 2.1 ลักษณะของเครื่องมือ
 - 2.2 ขั้นตอนในการสร้างเครื่องมือ
 - 2.3 เกณฑ์ในการให้คะแนน
 - 2.4 การหาคุณภาพของเครื่องมือ
3. การเก็บรวบรวมข้อมูล
4. การจัดกระทำ และการวิเคราะห์ข้อมูล
5. สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

การกำหนดประชากร และการเลือกกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ เป็นผู้บาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แผนกอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาลเลิดสิน กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข จำนวน 2,848 คน (สถิติโรงพยาบาลเลิดสิน. 2547: ไม่ระบุหน้า)

การเลือกกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ เป็นผู้บาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เข้ารับการรักษา แผนกอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาลเลิดสิน จำนวน 351 คน ซึ่งได้มาโดยการเลือกแบบบังเอิญ (Accidental sampling) และมีวิธีการดำเนินการเลือกกลุ่มตัวอย่าง ดังต่อไปนี้

1. กำหนดขนาดของกลุ่มตัวอย่าง โดยใช้สูตรคำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่างของ ยามาเน่ (Yamane. 1996: 583)

$$n = \frac{N}{1 + Ne^2}$$

เมื่อ n แทน จำนวนกลุ่มตัวอย่าง
 N แทน จำนวนประชากร
 e แทน ค่าความคลาดเคลื่อนในการทำวิจัย กำหนดให้เท่ากับ .05

$$n = \frac{2,848}{1 + 2848(0.05)^2}$$

$$n = 350.74$$

ดังนั้นในการศึกษาครั้งนี้ใช้ กลุ่มตัวอย่าง 351 คน

2. วิธีการเลือกกลุ่มตัวอย่าง

การเลือกกลุ่มตัวอย่างจากกลุ่มประชากร โดยการเลือกแบบบังเอิญ (Accidental sampling) โดยผู้วิจัยทำการสัมภาษณ์ผู้ได้รับบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มารับการตรวจรักษาที่แผนกอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาลเลิดสินซึ่งจะทำการสัมภาษณ์กลุ่มตัวอย่างจนครบจำนวน 351 คน

การสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ลักษณะของเครื่องมือ

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้เป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น แบ่งออกเป็น 6 ตอน
 ดังนี้

ตอนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา รายได้ ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประวัติการได้รับอุบัติเหตุบนถนน และสภาพแวดล้อมบนท้องถนนขณะเกิดอุบัติเหตุ ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบสำรวจรายการ (Check list)

ตอนที่ 2 แบบสอบถามความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรเป็นแบบเลือกตอบ 4 ตัวเลือก
เกณฑ์การให้คะแนน (สมบุญ ภูนวล. 2525: 334)

ถ้าตอบถูกได้ 1 คะแนน ถ้าตอบผิดได้ 0 คะแนน

ถ้าไม่ทราบให้ 0 คะแนน

เกณฑ์การประเมิน

การประเมินความรู้ใช้เกณฑ์ประเมินดังนี้

คะแนนเฉลี่ย	10.01 - 15.00	หมายถึง	มีความรู้ระดับสูง
คะแนนเฉลี่ย	5.00 - 10.00	หมายถึง	มีความรู้ระดับปานกลาง
คะแนนเฉลี่ย	00.00 - 4.99	หมายถึง	มีความรู้ระดับต่ำ

ตอนที่ 3 แบบสอบถามเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์
เป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) มี 5 ระดับ คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่
แน่ใจ ไม่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

เกณฑ์การให้คะแนน

มีเกณฑ์การให้คะแนนแบบสอบถาม ดังนี้

	ข้อคำถามทางบวก (คะแนน)	ข้อคำถามทางลบ (คะแนน)
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	5	1
เห็นด้วย	4	2
ไม่แน่ใจ	3	3
ไม่เห็นด้วย	2	4
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	1	5

เกณฑ์การประเมิน

การแปลความหมายค่าเฉลี่ยใช้เกณฑ์การแบ่งช่วงการแปลผลของการแบ่งอันตรภาค
ชั้น (Class Interval) (วิเชียร เกตุสิงห์. 2538: 10) ดังนี้

3.68 - 5.00	หมายถึง	มีเจตคติในระดับดี
2.33 - 3.67	หมายถึง	มีเจตคติในระดับปานกลาง
1.00 - 2.32	หมายถึง	มีเจตคติในระดับไม่ดี

ตอนที่ 4 แบบสอบถามความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ขณะเกิดอุบัติเหตุ ประเมินการรับรู้สภาวะกาย และสภาวะจิต แบบมาตราส่วนประมาณค่าแบ่งเป็น 2 ระดับ คือ พร้อม และไม่พร้อม

เกณฑ์การให้คะแนน

	(คะแนน)
พร้อม	1
ไม่พร้อม	0

เกณฑ์การประเมิน

การแปลความหมายค่าเฉลี่ยใช้เกณฑ์การแบ่งช่วงการแปลผลของการแบ่งอันตรภาคชั้น (Class Interval) (วิเชียร เกตุสิงห์. 2538: 10) ดังนี้

8.68 - 13.00	หมายถึง	มีความพร้อมระดับดี
4.33 - 8.67	หมายถึง	มีความพร้อมระดับปานกลาง
0 - 4.32	หมายถึง	มีความพร้อมระดับไม่ดี

ตอนที่ 5 แบบสอบถามเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎจราจร เป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) มี 3 ระดับ คือ ปฏิบัติทุกครั้ง ปฏิบัติบางครั้ง ไม่ปฏิบัติ

เกณฑ์การให้คะแนน

	ข้อคำถามทางบวก (คะแนน)	ข้อคำถามทางลบ (คะแนน)
ปฏิบัติทุกครั้ง	2	0
ปฏิบัติบางครั้ง	1	1
ไม่ปฏิบัติ	0	2

เกณฑ์การประเมิน

การแปลความหมายค่าเฉลี่ยใช้เกณฑ์การแบ่งช่วงการแปลผลของการแบ่งอันตรภาคชั้น (Class Interval) ของวิเชียร เกตุสิงห์ (2538 : 10) ดังนี้

34.68 – 52.00	หมายถึง	ปฏิบัติในระดับดี
17.33 – 34.67	หมายถึง	ปฏิบัติในระดับปานกลาง
0 – 17.32	หมายถึง	ปฏิบัติในระดับไม่ดี

ตอนที่ 6 แบบสอบถามสภาพพหุ ประเมินส่วนประมาณค่า (Rating Scale) มี 2 ระดับ ใช้ได้ปกติ ใช้ได้ไม่ปกติ

เกณฑ์การให้คะแนน	คะแนน
สภาพพหุใช้ได้ปกติ	1
สภาพพหุใช้ได้ไม่ปกติ	0

เกณฑ์การประเมิน

การแปลความหมายค่าเฉลี่ยใช้เกณฑ์การแบ่งช่วงการแปลผลของการแบ่งอันตรภาคชั้น (Class Interval) ดังนี้

0.51 - 1.00	หมายถึง	สภาพพหุใช้ได้ปกติ
0.00 - 0.50	หมายถึง	สภาพพหุใช้ได้ไม่ปกติ

ขั้นตอนในการสร้างเครื่องมือ

1. ศึกษาเอกสารและการวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเรื่องพฤติกรรม การขับขี่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
2. ศึกษาหลักเกณฑ์และวิธีการสร้างเครื่องมือ จากตำรา และเอกสารต่างๆ
3. สร้างแบบสอบถามตามหลักเกณฑ์ให้ครอบคลุม เนื้อหาและตรงตามวัตถุประสงค์ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้
5. นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นไปให้คณะกรรมการควบคุมปริญญาโทพิจารณาตรวจสอบ เพื่อนำมาปรับปรุงแก้ไข
6. นำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นไปให้ผู้เชี่ยวชาญ 8 ท่านพิจารณา และตรวจสอบเนื้อหาความเที่ยงตรงเชิงตามเนื้อหา (Content validity)

7. นำแบบสอบถามที่ผู้วิจัยปรับปรุงแก้ไขแล้วไปทดลองใช้ (Try out) กับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ที่มีคุณสมบัติคล้ายคลึงกับกลุ่มตัวอย่างที่ไม่ได้รับการคัดเลือกเป็นกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 50 คน และนำมาวิเคราะห์เพื่อหาคุณภาพเครื่องมือต่อไป

การหาคุณภาพเครื่องมือ

ผู้วิจัยได้ดำเนินการเป็นขั้นตอน ดังนี้

1. หาความเที่ยงตรงตามเนื้อหา (Content Validity) โดยนำแบบสอบถามที่สร้างขึ้นไปให้ผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบความเที่ยงตรงตามเนื้อหา และพิจารณาข้อความให้เหมาะสม โดยพิจารณาตามเกณฑ์การให้คะแนนดังนี้ (พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2543: 17)

แน่ใจว่าสอดคล้องกับสิ่งที่ต้องการวัด	ให้คะแนน	+1
ไม่แน่ใจว่าสอดคล้องกับสิ่งที่ต้องการวัด	ให้คะแนน	0
แน่ใจว่าไม่สอดคล้องกับสิ่งที่ต้องการวัด	ให้คะแนน	-1

หาค่าดัชนีความสอดคล้อง (IC) ในแต่ละข้อ ถ้าข้อคำถามใดมีค่าดัชนีความสอดคล้องมากกว่า หรือเท่ากับ 0.5 แสดงว่าข้อคำถามนั้นมีความเที่ยงตรงตามเนื้อหาสามารถนำไปใช้ได้ แต่ถ้าข้อคำถามใดมีค่าดัชนีความสอดคล้อง น้อยกว่า 0.5 แสดงว่าข้อคำถามนั้นไม่มีความเที่ยงตรงตามเนื้อหาไม่สามารถนำไปใช้ได้

2. ทดสอบคุณภาพเครื่องมือ โดยนำแบบสอบถามที่ปรับปรุงแล้วไปทดลองใช้ (Try out) กับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้รับบาดเจ็บแผนกอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาลเลิดสิน จำนวน 50 คน นำมาตรวจให้คะแนนและวิเคราะห์คุณภาพเครื่องมือ ดังนี้

2.1 วิเคราะห์ความยากง่าย (Difficulty) ของแบบสอบถามด้านความรู้ โดยพิจารณาเลือกข้อคำถามที่มีความยากง่าย 0.20-0.80 ไว้ ซึ่งในการศึกษาครั้งนี้ได้ค่าความยากง่าย ของแบบสอบถามอยู่ระหว่าง 0.32 – 0.67

2.2 วิเคราะห์ค่าอำนาจจำแนกรายข้อ (Discrimination) ใช้เกณฑ์ในการเลือกข้อคำถามที่มีอำนาจจำแนก มากกว่า 0.20 ขึ้นไป

2.2.1 แบบสอบถามความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร มาหาอำนาจจำแนกรายข้อ โดยวิเคราะห์หาค่าสหสัมพันธ์แบบพอยต์ไบซีเรียล (Point biserial correlation)

2.2.2 แบบสอบถามเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่ รถจักรยานยนต์ ความพร้อมของผู้ขับขี่ การปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ สภาพยานพาหนะ และสภาพแวดล้อมบนท้องถนน ที่ได้มาหาค่าอำนาจจำแนกรายข้อ โดยหาค่าสหสัมพันธ์ระหว่างคะแนนรายข้อกับคะแนนทั้งฉบับ (Correlated item to total correlation)

2.3 นำแบบสอบถามที่มีค่าอำนาจจำแนกในเกณฑ์ที่ใช้ได้มาหาค่าความเชื่อมั่น ทั้งฉบับ (Reliability)

2.3.1 แบบสอบถามความรู้วิเคราะห์ความเชื่อมั่นทั้งฉบับโดยใช้สูตรของ
คูเดอร์ ริชาร์ดสัน (K.R. 20)

2.3.2 แบบสอบถามเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์
ความพร้อมของผู้ขับขี่ การปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ สภาพยานพาหนะ และ สภาพ
แวดล้อมบนถนน และพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์วิเคราะห์ความเชื่อมั่นทั้ง
ฉบับโดยใช้สูตรสัมประสิทธิ์แอลฟาของครอนบัค (Alpha-coefficient)

ตาราง 5 ค่าอำนาจจำแนกและค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถามที่นำไปทดลองใช้กับผู้ได้รับบาดเจ็บ
จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แผนกอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาลเลิดสิน จำนวน 50 คน

แบบสอบถาม	จำนวนข้อ	ค่าอำนาจจำแนก			ค่าความ เชื่อมั่น	ระดับ
		0.20-0.50 พอใช้	0.50-0.80 ดี	> 0.80 ดีมาก		
ความรู้	15	15	0	0	0.33	พอใช้
เจตคติ	14	14	0	0	0.76	พอใช้
สภาวะกาย	6	3	3	0	0.67	พอใช้
สภาวะจิต	7	5	2	0	0.72	พอใช้
ปฏิบัติ	28	0	28	0	0.76	ดี

วิธีดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล

1. ผู้วิจัยนำหนังสือจากบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร
เพื่อขอความร่วมมือเก็บรวบรวมข้อมูลจากผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่แผนก
อุบัติเหตุฉุกเฉิน ถึงผู้อำนวยการโรงพยาบาลเลิดสิน กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข
2. ผู้วิจัยจัดเก็บรวบรวมข้อมูลด้วยตนเองโดยในการเก็บข้อมูลนั้น ผู้วิจัยจะรองจนกว่า
ผู้ได้รับบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มีอาการดีขึ้น สามารถตอบแบบสอบถามได้จึงจะ
เริ่มทำการเก็บข้อมูลซึ่งในการเก็บข้อมูลนั้นจะจัดเก็บแผนกอุบัติเหตุฉุกเฉิน
3. ตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบสอบถามทุกฉบับ
4. นำแบบสอบถามที่มีความสมบูรณ์มาดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติต่อไป

วิธีจัดทำและการวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยนำแบบสอบถามทั้งหมดมาดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป กำหนดระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยมีลำดับขั้นตอนดังนี้

1. ตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบสอบถาม และตรวจสอบให้คะแนนแต่ละข้อตามเกณฑ์ที่กำหนดไว้ ลงรหัสและบันทึกข้อมูลลงในโปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป
2. วิเคราะห์โดยแจกแจงความถี่ และหาค่าร้อยละของลักษณะประชากรของกลุ่มตัวอย่างตามตัวแปร เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา รายได้ ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และประวัติการได้รับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์
3. วิเคราะห์โดยหาค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S) ของตัวแปรที่ศึกษาความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร เจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่ ความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ การปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ นำเสนอในรูปตารางประกอบ ความเรียง
4. การทดสอบความแตกต่างระหว่างคะแนนเฉลี่ย ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรเกี่ยวกับเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และ การปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างตัวแปร 2 กลุ่มเป็นอิสระจากกัน โดยการวิเคราะห์ด้วยสถิติที่ (t-test independent) และตัวแปรมากกว่า 2 กลุ่มขึ้นไป โดยใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One- way analysis of variance) (ANOVA) (ชูศรี วงศ์รัตน์. 2541: 236)

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

1. สถิติที่ใช้ในการหาคุณภาพของเครื่องมือ

1.1 การหาค่าดัชนีความสอดคล้องของผู้เชี่ยวชาญ ใช้สูตรของ ไรวินเน ลี และ แอมเบลตัน (พวงรัตน์ ทวีรัตน์.2535 : 124)

$$IC = \frac{\sum R}{N}$$

เมื่อ IC แทน ดัชนีความสอดคล้องของแบบสอบถาม

$\sum R$ แทน ผลรวมคะแนนความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ

N แทน จำนวนผู้เชี่ยวชาญ

โดยใช้เกณฑ์ ของค่า IC ตั้งแต่ 0.5 ขึ้นไป

1.2 การวิเคราะห์หาความยากง่ายของแบบสอบถามวัดความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร
โดยใช้สูตร (พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2538: 129)

$$P = \frac{R}{N}$$

เมื่อ	P	แทน	ค่าความยากง่ายของคำถามแต่ละข้อ
	R	แทน	จำนวนผู้ตอบถูกในแต่ละข้อ
	N	แทน	จำนวนผู้เข้าสอบทั้งหมด

1.3 การวิเคราะห์หาค่าอำนาจจำแนก

1.3.1 หาค่าอำนาจจำแนกของแบบทดสอบวัดความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร
โดยวิธีสหสัมพันธ์แบบพอยต์ ไบซีเรียล (Point biserial correlation) โดยใช้สูตร (สุณี รักษา
เกียรติศักดิ์. 2539: 117)

$$r_{\text{phis}} = \frac{\bar{Y}_p - \bar{Y}_q}{SY\sqrt{Pq}}$$

เมื่อ	r_{phis}	แทน	ค่าอำนาจจำแนกประจำข้อดัชนีสัมพันธ์สหสัมพันธ์ แบบพอยต์ ไบซีเรียล
	$\bar{Y}_p$	แทน	ค่าเฉลี่ยของคะแนนรวมกลุ่มที่ตอบข้อนั้นถูก
	$\bar{Y}_q$	แทน	ค่าเฉลี่ยของคะแนนรวมกลุ่มที่ตอบข้อนั้นผิด
	SY	แทน	ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐานของคะแนนรวมทั้งฉบับ
	P	แทน	สัดส่วนของผู้ที่ตอบข้อนั้นถูก
	q	แทน	สัดส่วนของผู้ที่ตอบข้อนั้นผิด

1.3.2 การหาค่าอำนาจจำแนกของแบบสอบถามความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร
เจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยาน ความพร้อมในการขับขี่รถจักรยานยนต์
การปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ สภาพยานพาหนะ และสภาพแวดล้อมบนถนน โดยวิธีการ
หาค่าสหสัมพันธ์ระหว่างคะแนนแต่ละข้อ กับคะแนนรวมทั้งฉบับ (Corrected item to total
correlation) โดยใช้สูตร (สุณี รักษาเกียรติศักดิ์. 2539: 117)

$$r_{xy} = \frac{n\sum XY - (\sum X)(\sum Y)}{\sqrt{[n\sum x^2 - (\sum x)^2][n\sum Y^2 - (\sum Y)^2]}}$$

เมื่อ	r_{xy}	แทน	สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร X กับ ตัวแปร Y
	$\sum X$	แทน	ผลรวมของคะแนนรายข้อ (Item) ของกลุ่มตัวอย่าง
	$\sum Y$	แทน	ผลรวมของกำลังสองของคะแนน X
	$\sum x^2$	แทน	ผลรวมของกำลังสองของคะแนน Y
	$\sum y^2$	แทน	ผลรวมของผลคูณระหว่าง X กับ Y
	n	แทน	จำนวนกลุ่มตัวอย่าง

1.4 การวิเคราะห์หาความเชื่อมั่น

1.4.1 แบบทดสอบความรู้เรื่องกฎจราจร โดยใช้สูตร คูเดอร์ ริชาร์ดสัน

(Kuder Richardson) สูตรที่ใช้ KR 20 (พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2538: 123)

$$r_{tt} = \left(\frac{n}{n-1} \right) \left(\frac{1 - \sum pq}{S_t^2} \right)$$

เมื่อ	r_{tt}	แทน	ค่าความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม
	n	แทน	จำนวนข้อคำถามของแบบสอบถาม
	p	แทน	สัดส่วนของผู้ที่ตอบคำถามถูกในแต่ละข้อ
	q	แทน	สัดส่วนของผู้ที่ตอบผิดในแต่ละข้อ
	S_t^2	แทน	ความแปรปรวนของคะแนนรวมทั้งหมดจากแบบทดสอบ

1.4.2 แบบสอบถามเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ ความพร้อมของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ พฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ สภาพยานพาหนะ และ สภาพแวดล้อมบนถนน โดยใช้สูตรสัมประสิทธิ์แอลฟา (Alpha – Coefficient) ของครอนบัค (Cronbach. 1970: 161) (พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2538: 125 – 127)

$$\alpha = \frac{n}{n-1} \left[\frac{1 - \sum s_t^2}{s_t^2} \right]$$

เมื่อ	α	แทน	สัมประสิทธิ์ของความเชื่อมั่นของแบบสอบถาม
	n	แทน	จำนวนข้อสอบของแบบสอบถาม
	$\sum s_i^2$	แทน	ผลรวมของค่า ความแปรปรวนของคะแนนของแบบสอบถามแต่ละข้อ
	s_t^2	แทน	ความแปรปรวนของคะแนนของแบบสอบถาม

2. สถิติพื้นฐาน

2.1 คำนวณร้อยละโดยใช้สูตร (ล้วน สายยศ และ อังคณา สายยศ. 2538: 59)

$$P = \frac{f}{n} \times 100$$

เมื่อ	P	แทน	ร้อยละ
	f	แทน	ค่าความถี่ที่ต้องการแปลงให้เป็นร้อยละ
	n	แทน	จำนวนความถี่ทั้งหมด

2.2 หาค่าเฉลี่ยโดยใช้สูตร (ชูศรี วงศ์รัตน์. 2537 : 40)

$$\bar{X} = \frac{\sum x}{N}$$

เมื่อ	$\bar{X}$	แทน	ค่าคะแนนเฉลี่ย
	$\sum x$	แทน	ผลรวมของคะแนนทั้งหมด
	n	แทน	จำนวนคนในกลุ่มตัวอย่าง

2.3 ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐานโดยใช้สูตร (ชูศรี วงศ์รัตน์. 2537: 74)

$$S = \frac{n\sum x^2 - (\sum x)^2}{n(n-1)}$$

เมื่อ S	แทน	ความเบี่ยงเบนมาตรฐาน
$\sum x^2$	แทน	ผลรวมของคะแนนแต่ละตัวยกกำลังสอง
$(\sum x)^2$	แทน	ผลรวมของคะแนนทั้งหมดยกกำลังสอง
n	แทน	จำนวนคนในกลุ่มตัวอย่าง

3. สถิติที่ใช้ในการทดสอบสมมติฐาน

3.1 เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์

คือ เพศ, สถานภาพสมรส และประวัติการได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของกลุ่มตัวแปร 2 กลุ่มที่เป็นอิสระต่อกัน โดยการทดสอบค่าที (t-test independent) เพื่อทดสอบสมมติฐานข้อที่ 1, 3, 7, 8, 10, 14, 15, 17, 21, 22, 24 และ 28 จากสูตร (พวงรัตน์ ทวีรัตน์. 2543: 162)

$$t = \frac{\bar{X}_{\text{สูง}} - \bar{X}_{\text{ต่ำ}}}{\sqrt{\frac{S_{\text{สูง}}^2}{n_{\text{สูง}}} + \frac{S_{\text{ต่ำ}}^2}{n_{\text{ต่ำ}}}}}$$

เมื่อ	$\bar{X}_{\text{สูง}}$	แทน	คะแนนเฉลี่ยของกลุ่มสูง
	$\bar{X}_{\text{ต่ำ}}$	แทน	คะแนนเฉลี่ยของกลุ่มต่ำ
	$S_{\text{สูง}}^2$	แทน	ความแปรปรวนของกลุ่มสูง
	$S_{\text{ต่ำ}}^2$	แทน	ความแปรปรวนของกลุ่มต่ำ
	$n_{\text{สูง}}$	แทน	จำนวนกลุ่มตัวอย่างของกลุ่มสูง
	$n_{\text{ต่ำ}}$	แทน	จำนวนกลุ่มตัวอย่างของกลุ่มต่ำ

3.2 ทดสอบความแตกต่างระหว่างคะแนนเฉลี่ยด้านความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร เจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่จักรยานยนต์ ความพร้อมของผู้ขับขี่จักรยานยนต์ และพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ตามลักษณะส่วนบุคคล ได้แก่ อายุ ระดับการศึกษา รายได้ และประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ กลุ่มตัวแปรมากกว่า 2 กลุ่มขึ้นไป โดยใช้การวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way analysis of variance)(ANOVA)ทดสอบค่าเอฟ(F-test) เพื่อทดสอบสมมติฐานข้อที่ 2, 4, 5, 6, 9, 11, 12, 13, 16, 18, 19, 20, 23, 25, 26 และ 27 จากสูตร (ชูศรี วงศ์รัตน์. 2541: 236)

$$F = \frac{MS_b}{MS_w}$$

F = ค่าที่ใช้ในการพิจารณาใน F – distribution

MS_b = ค่าเฉลี่ยของผลบวกยกกำลังสอง (Mean square) ระหว่างกลุ่ม

MS_w = ค่าเฉลี่ยของผลบวกยกกำลังสอง (Mean square) ภายในกลุ่ม

ถ้าผลการทดสอบพบว่ามีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติจะตรวจสอบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่โดยใช้วิธีของ นิวแมน – คูลส์ (Newman-keuls method) (ชูศรี วงศ์รัตน์. 2540: 251-252) จากสูตร

$$q \cdot \sqrt{\frac{MS_w}{k}}$$

q = q – Statistic ที่ได้จากตาราง

MS_w = ค่าเฉลี่ยของผลบวกยกกำลังสองภายในกลุ่ม

k = จำนวนคนของแต่ละกลุ่มของตัวอย่างที่ไม่เท่ากัน

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลศึกษาค้นคว้า

การศึกษาครั้งนี้เป็นการศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ แผนกอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาลเลิดสิน โดยใช้การวิจัยเชิงสำรวจซึ่งได้ผลการวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้

สัญลักษณ์ ที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิเคราะห์ข้อมูลครั้งนี้ ได้ใช้สัญลักษณ์ที่เกี่ยวข้องกับการศึกษา ดังนี้

n	แทน	จำนวนคนในกลุ่มตัวอย่าง
$\bar{X}$	แทน	ค่าคะแนนเฉลี่ย (Mean)
s	แทน	ค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐาน
t	แทน	ค่าสถิติที่ใช้วิเคราะห์การแจกแจงแบบที (t- distribution)
F	แทน	ค่าสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์การแจกแจงแบบเอฟ (F- distribution)
df	แทน	ชั้นแห่งความเป็นอิสระ (Degree of freedom)
SS	แทน	ผลบวกของคะแนนเบี่ยงเบนยกกำลังสอง (Sum of square)
MS	แทน	ค่าเฉลี่ยของผลบวกของคะแนนยกกำลังสอง (Mean of square)
p	แทน	ความน่าจะเป็น (Probability)
*	แทน	มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05
**	แทน	มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01
***	แทน	มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

การวิเคราะห์ข้อมูล

ในการวิเคราะห์ข้อมูลครั้งนี้ แบ่งออกเป็น 6 ตอนดังนี้

ตอนที่ 1 วิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา รายได้ ประสิทธิภาพในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประวัติการได้รับอุบัติเหตุบนท้องถนน โดยแจกแจงความถี่ คิดเป็นร้อยละ แล้วนำเสนอในรูปตารางประกอบความเรียง

ตอนที่ 2 วิเคราะห์พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ สภาพยานพาหนะ และสภาพแวดล้อม ขณะเกิดอุบัติเหตุ โดยแจกแจงความถี่คิดเป็นร้อยละ และนำเสนอในรูปตารางประกอบความเรียง

ตอนที่ 3 วิเคราะห์เปรียบเทียบ ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร เจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ ความพร้อมของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ การปฏิบัติในการขับขีรถจักรยานยนต์ จำแนกดังนี้

3.1 เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างคะแนนเฉลี่ยที่มีตัวแปร 2 กลุ่ม ที่เป็นอิสระจากกัน โดยการทดสอบด้วยค่าที่ (t – test)

3.2 เปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างคะแนนเฉลี่ยที่มีตัวแปรมากกว่า 2 กลุ่ม ใช้การทดสอบแบบวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทิศทางเดียว (one way analysis of variance) หรือทดสอบค่าเอฟ (F – test) นำเสนอในรูปตารางประกอบความเรียง

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ตอนที่ 1 วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ ณ โรงพยาบาลเลิดสิน โดยแจกแจงความถี่ ค่าร้อยละ

ตาราง 6 จำนวนและค่าร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำนวน 351 คน จำแนกตาม เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา รายได้ต่อเดือน และโรคประจำตัวที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ

ข้อมูลส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	315	89.74
หญิง	36	10.26
สัดส่วนเพศชายต่อเพศหญิง 8.8 : 1		
อายุ (ปี)		
ต่ำกว่า 18	34	9.69
18 – 29	155	44.16
30 – 39	113	32.19
40 – 66	49	13.96
MIN = 13 MAX = 66 $\bar{x} = 29.35$ s = 10.02		

ตาราง 6 (ต่อ)

ข้อมูลส่วนบุคคล	จำนวน	ร้อยละ
สถานภาพสมรส		
โสด	196	55.84
คู่	144	41.03
ม้าย/หย่า/แยกกันอยู่	11	3.13
ระดับการศึกษา		
ต่ำกว่าประถมศึกษา	5	1.42
ประถมศึกษา	36	10.26
มัธยมศึกษา	165	47.01
อนุปริญญาหรือเทียบเท่า	139	39.60
อุดมศึกษาหรือสูงกว่า	6	1.71
อาชีพ		
รับจ้าง	279	79.48
รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ	13	3.70
ค้าขาย	11	3.13
นักเรียน/นักศึกษา	34	9.69
ว่างงาน	10	2.85
อื่นๆ ระบุ	4	1.14
รายได้ต่อเดือน		
ต่ำกว่า 3,000	24	6.84
3,000 – 8,000	211	60.11
8,001 – 13,000	101	28.77
สูงกว่า 13,000	15	4.27
โรคประจำตัวที่เกี่ยวข้องกับคนขับขี		
ไม่มี	335	95.44
มี	16	4.56
- ความดันโลหิตสูง	9	2.56
- ลมชัก	4	1.16
- ไมเกรน	3	0.85

จากตาราง 6 แสดงว่า ข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่าง ดังนี้

เพศ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 89.74 เพศหญิงคิดเป็นร้อยละ 10.26 มีสัดส่วนเพศชายต่อเพศหญิงเท่ากับ 8.8 : 1

อายุ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ช่วงอายุที่ประสบอุบัติเหตุอยู่ระหว่าง 18-29 ปี คิดเป็นร้อยละ 44.16 เฉลี่ย 29.35 ปี รองลงมาได้แก่ ช่วงอายุ 30-39 ปีคิดเป็น ร้อยละ 39.19 และอายุ ต่ำกว่า 18 ปีคิดเป็น ร้อยละ 9.69

สถานภาพสมรส กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ สถานภาพสมรสโสด คิดเป็นร้อยละ 55.84 รองลงมาสถานภาพสมรสคู่คิดเป็น ร้อยละ 41.03

ระดับการศึกษา กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาคิดเป็นร้อยละ 47.01 รองลงมาคือ อนุปริญญาคิดเป็น ร้อยละ 39.60 และ ระดับประถมศึกษาคิดเป็นร้อยละ 10.26

อาชีพ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีอาชีพรับจ้างคิดเป็น ร้อยละ 79.48 และ นักเรียน นักศึกษาคิดเป็น ร้อยละ 9.69

รายได้ต่อเดือน กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีรายได้ 3,000-8,000 บาทต่อเดือนคิดเป็น ร้อยละ 60.11 รองลงมาได้ 8,001-13,000 บาทต่อเดือนคิดเป็นร้อยละ 28.77

โรคประจำตัว กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีเพียง 16 คนที่มีโรคประจำตัวที่เกี่ยวข้องกับคนขับฯ คิดเป็นร้อยละ 4.56 ได้แก่ โรคความดันโลหิตสูง ลมชักและโรคไมเกรน มีจำนวน 9, 4, และ 3 คน ตามลำดับ

ตาราง 7 จำนวนและค่าร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำนวน 351 คน จำแนกตามลักษณะการขับฯ

ลักษณะการขับฯ	จำนวน	ร้อยละ
ประสบการณ์ในการขับฯรถจักรยานยนต์		
น้อยกว่า 1 ปี	23	6.55
1 – 4 ปี	85	24.22
5 – 10 ปี	172	49.00
มากกว่า 10 ปี	71	20.23
ใบอนุญาตในการขับฯรถจักรยานยนต์		
ไม่มี	83	23.65
มี	268	76.35
การใส่หมวกนิรภัย		
ไม่ใส่	87	25.50
ใส่	254	74.50

ตาราง 7 (ต่อ)

ลักษณะการขับขี่	จำนวน	ร้อยละ
การเป็นเจ้าของรถ		
เป็นเจ้าของรถ	270	76.92
รถยืม	77	21.93
รถเช่า	1	0.28
รถบริษัทหรือร้านค้า	3	0.85
ประวัติการได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์		
ไม่เคย	158	45.10
เคย	193	64.99
- 1 ครั้ง	153	53.59
- มากกว่า 1 ครั้ง	40	11.40

จากตาราง 7 แสดงลักษณะการขับขี่ของกลุ่มตัวอย่าง ดังนี้

ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 5 – 10 ปีคิดเป็น ร้อยละ 49.00 รองลงมาคือมีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 1 -4 ปี, น้อยกว่า 1 ปีคิดเป็น ร้อยละ 24.22 และร้อยละ 6.55 ตามลำดับ

ใบอนุญาตในการขับขี่รถจักรยานยนต์ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีใบอนุญาตในการขับขี่รถจักรยานยนต์คิดเป็นร้อยละ 76.35 และไม่มีใบอนุญาตในการขับขี่รถคิดเป็นร้อยละ 23.65

การใส่หมวกนิรภัย กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ใส่หมวกนิรภัยถึงคิดเป็นร้อยละ 74.50 และไม่ใส่หมวกนิรภัยคิดเป็นร้อยละ 25.50

การเป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเจ้าของรถจักรยานยนต์คิดเป็นร้อยละ 76.92 รองลงมาารถยืมคิดเป็นร้อยละ 21.93 รถบริษัทร้านค้าคิดเป็นร้อยละ 0.85 และรถเช่าคิดเป็นร้อยละ 0.28

ประวัติการได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ 2 ปี ที่ผ่านมา กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ เคยประสบอุบัติเหตุคิดเป็นร้อยละ 54.99 และเคยได้รับอุบัติเหตุมากกว่า 1 ครั้งคิดเป็นร้อยละ 11.40

ตาราง 8 จำนวนและค่าร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำนวน 351 คน จำแนกตามลักษณะอุบัติเหตุ

ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ	จำนวน	ร้อยละ
อุบัติเหตุเกี่ยวกับการขับขี่	342	97.42
การวิ่งทางตรง	170	48.43
การเลี้ยวรถ	45	12.82
การสั่นไถล	44	12.53
การวิ่งทางแยก	27	7.69
ขณะชะลอและหยุดรถ	22	6.27
วิ่งทางโค้ง	21	5.98
ถอยหลัง	7	1.99
การออกรถ	6	1.71
อุบัติเหตุเกี่ยวกับคู่กรณี	323	92.02
เสียหลักล้มเอง	169	48.15
ชนกับรถอื่น คน สัตว์	141	40.17
ไม่เกี่ยวกับคู่กรณี ชนตู้โทรศัพท์ กำแพง	21	5.98
อุบัติเหตุเกี่ยวกับกฎจราจร	294	83.75
การแซงรถและผ่านขึ้นหน้ารถคันอื่น	135	38.46
วิ่งเร็วเกินกำหนด	113	32.19
วิ่งตัดหน้ารถคันอื่น	23	6.55
วิ่งสวนทางรถวิ่ง	17	4.84
วิ่งฝ่าฝืนสัญญาณจราจร	6	1.71

จากตาราง 8 แสดงว่า ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นอุบัติเหตุเกี่ยวกับการขับขี่ คู่กรณี และกฎจราจร คิดเป็นร้อยละ 97.42 , 92.02 และ 83.75 ตามลำดับ

อุบัติเหตุเกี่ยวกับการขับขี่กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เกิดขณะวิ่งรถในทางตรงคิดเป็นร้อยละ 48.43 รองลงมา อุบัติเหตุจากการเลี้ยวรถ ขณะกำลังจะเลี้ยวรถคิดเป็นร้อยละ 12.82 และอุบัติเหตุจากการสั่นไถล คิดเป็นร้อยละ 12.53

อุบัติเหตุเกี่ยวกับคู่กรณี กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เสียหลักล้มเอง คิดเป็นร้อยละ 48.15 รองลงมาชนกับรถอื่น คน สัตว์ คิดเป็นร้อยละ 40.17 และอุบัติเหตุไม่เกี่ยวกับคู่กรณี เช่น ชน กำแพง ตู้โทรศัพท์ ต้นไม้ สิ้น คิดเป็นร้อยละ 5.98

อุบัติเหตุเกี่ยวกับกฏจราจร กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เกิดขึ้นขณะมีการแข่งรถและผ่านขึ้นหน้ารถคันอื่น คิดเป็นร้อยละ 38.46 รองลงมาวิ่งเร็วเกินกำหนดคิดเป็นร้อยละ 32.19

ตาราง 9 จำนวนและค่าร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำนวน 351 คน จำแนกตาม วัน เวลา ขณะเกิดอุบัติเหตุ

วัน เวลา เกิดอุบัติเหตุ	จำนวน	ร้อยละ
วันเกิดอุบัติเหตุ		
จันทร์	43	11.97
อังคาร	47	13.39
พุธ	56	15.95
พฤหัสบดี	48	13.69
ศุกร์	64	17.66
เสาร์	49	13.69
อาทิตย์	44	12.25
เวลาที่เกิดอุบัติเหตุ		
01.00 – 05.59 น.	53	15.01
06.00 – 10.00 น.	63	17.95
10.01 – 15.59 น.	58	16.52
16.00 – 21.00 น.	110	31.34
21.01 – 24.00 น.	67	18.80

จากตาราง 9 แสดง วัน และเวลาที่เกิดอุบัติเหตุของกลุ่มตัวอย่าง ดังนี้

วันเกิดอุบัติเหตุ อุบัติเหตุเกิดขึ้นส่วนใหญ่เกิดวันศุกร์คิดเป็นร้อยละ 17.66 รองลงมาวันพุธคิดเป็นร้อยละ 15.95 วันเสาร์ และพฤหัสบดี คิดเป็นร้อยละ 13.69 และ 13.69 ตามลำดับ

เวลาเกิดอุบัติเหตุ อุบัติเหตุเกิดขึ้นส่วนใหญ่ในช่วงเวลา 16.00-21.00 น.คิดเป็นร้อยละ 31.34 รองลงมาเกิดช่วงเวลา 21.01-24.00 น. คิดเป็นร้อยละ 18.80 ช่วงเวลา 6.00-10.00 น. เวลา 10.01-15.59 น. และ 0.01 - 5.59 น. คิดเป็นร้อยละ 17.95, 16.52 และ 15.01 ตามลำดับ

ตาราง 10 จำนวนและค่าร้อยละของกลุ่มตัวอย่างจำนวน 351 คนจำแนกตามบริเวณร่างกายที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุ ค่ารักษาพยาบาล และค่าซ่อมแซมรถ

บริเวณบาดเจ็บและค่าใช้จ่าย	จำนวน	ร้อยละ
บริเวณร่างกายที่ได้รับบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)		
ศีรษะ	49	7.99
หน้า	58	9.46
คอ	17	2.77
อก	21	3.42
หลัง	17	2.77
ท้อง	13	2.12
แขน	172	28.05
- แขนซ้าย	100	16.31
- แขนขวา	72	11.74
สะโพก	35	5.70
- สะโพกซ้าย	18	2.93
- สะโพกขวา	17	2.77
ขา	231	37.68
- ขาซ้าย	125	47.29
- ขาขวา	106	20.39
ความรุนแรงของการบาดเจ็บ		
- นอนโรงพยาบาล	33	9.40
- ไม่นอนโรงพยาบาล	318	90.60

ตาราง 10 (ต่อ)

บริเวณบาดเจ็บและค่าใช้จ่าย	จำนวน	ร้อยละ
ค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล (บาท)		
- ไม่เสียค่าใช้จ่าย	10	2.84
- เสียค่าใช้จ่าย	341	97.15
น้อยกว่า 500	62	17.66
500 – 1,000	92	26.22
1,001 – 2,000	108	30.78
2,001 – 5,000	27	7.69
5,001 – 10,000	10	2.86
10,101-15,000	16	4.56
มากกว่า 15,000	26	7.42
ค่าใช้จ่ายในการซ่อมรถ (บาท)		
- ไม่เสียค่าใช้จ่าย	33	9.40
- เสียค่าใช้จ่าย (บาท)	318	89.71
น้อยกว่า 500	123	35.04
500 – 1,000	120	34.19
1,001 – 2,000	55	15.67
2,001 – 5,000	9	2.56
5,001 – 10,000	5	1.42
มากกว่า 10,000	6	1.71

จากตาราง 10 แสดงบริเวณร่างกายที่ได้รับบาดเจ็บ และค่าใช้จ่ายของกลุ่มตัวอย่าง ดังนี้

บริเวณร่างกายที่ได้รับบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่ ของกลุ่มตัวอย่าง 5 อันดับแรก คือ บาดเจ็บบริเวณขาคิดเป็นร้อยละ 37.68 พบขาซ้ายมากกว่าขาขวา รองลงมาบาดเจ็บบริเวณแขนคิดเป็นร้อยละ 28.05 พบแขนซ้ายมากกว่าแขนขวา บาดเจ็บที่หน้าคิดเป็นร้อยละ 9.46 บาดเจ็บที่ศีรษะคิดเป็นร้อยละ 7.99 บาดเจ็บบริเวณสะโพก คิดเป็นร้อยละ 5.70 พบสะโพกซ้ายมากกว่าสะโพกขวา

ความรุนแรงของการบาดเจ็บกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่บาดเจ็บเล็กน้อยคิดเป็นร้อยละ 90.60 และได้รับบาดเจ็บมากจนนอนโรงพยาบาลคิดเป็นร้อยละ 9.40

ค่าใช้จ่ายรักษาพยาบาล กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เสียค่าใช้จ่ายรักษาพยาบาล 1,001-2,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 30.78 เสียค่าใช้จ่าย 500 - 1,000 บาท คิดเป็นร้อยละ 26.22

ค่าใช้จ่ายในการซ่อมรถ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เสียค่าใช้จ่ายในการซ่อมรถ ร้อยละ 89.71 ค่าใช้จ่ายในการซ่อมรถน้อยกว่า 500 บาท รองลงมา 500-1,000 บาท และมากกว่า 5001 บาทคิดเป็นร้อยละ 35.04 ,34.19 และ 3.13ตามลำดับ

ตอนที่ 2 วิเคราะห์พฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ สภาพยานพาหนะ และสภาพแวดล้อมบนถนน ขณะเกิดอุบัติเหตุ

2.1 พฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ตาราง 11 จำแนกตามระดับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างจำนวน 351 คน

พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์	คะแนนเต็ม	$\bar{x}$	S	ระดับ
ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	15	7.87	1.62	พอใช้
เจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่	5	3.35	0.45	ปานกลาง
ความพร้อมของผู้ขับขี่	13	9.83	2.40	ดี
การปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์	52	36.80	6.81	ดี

จากตาราง 11 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างมีคะแนนเฉลี่ยพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้แก่ ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร มีคะแนนเฉลี่ย 7.87 มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร อยู่ในระดับพอใช้ มีคะแนนเฉลี่ยเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยเกี่ยวกับการขับขี่ เท่ากับ 3.35 และมีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่อยู่ในระดับปานกลาง มีคะแนนเฉลี่ยความพร้อมของผู้ขับขี่ เท่ากับ 9.83 และมีความพร้อมของผู้ขับขี่ อยู่ในระดับดี และมีคะแนนเฉลี่ย การปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ เท่ากับ 36.80 มีการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับดี

ตาราง 12 จำนวน(ร้อยละ)ของกลุ่มตัวอย่างจำนวน 351 คน จำแนกตามความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

ความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์	ใช่	ไม่ใช่
สภาวะกาย		
1. ท่านดื่มสุราหรือเบียร์ก่อนแล้วขับขี่รถจักรยานยนต์	127 (36.18)	224 (63.82)
2. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ มากกว่า 4 ชั่วโมงโดยไม่หยุดพัก	83 (23.65)	268 (76.35)
3. ท่านทำงานต่อเนื่องนานมากกว่า 8 ชั่วโมง ทำให้ อ่อนเพลีย	83 (23.65)	268 (76.35)
4. ท่านอดนอน	56 (15.95)	295 (84.05)
5. ท่านรับประทานยาอื่นที่ทำให้่วงนอน เช่น ยาหวัด, แก้แพ้	23 (6.65)	328 (93.45)
6. ท่านมีความผิดปกติเกี่ยวกับการได้ยิน (หูตึง , หูหนวก)	16 (4.56)	335 (95.44)
สภาวะจิต		
1. มีความรู้สึกเร่งรีบ	197 (56.13)	154 (43.87)
2. มีความรู้สึกวิตกกังวล เครียด	153 (43.59)	198 (56.41)
3. ใจลอยคิดอะไรเพลีนอยู่เลยไม่มีสมาธิ	126 (35.90)	225 (64.10)
4. มีอารมณ์ หงุดหงิด เบื่อหน่าย	110 (31.34)	241 (68.66)
5. ท่านมีความรู้สึกไม่พอใจ และโกรธ	71 (20.23)	280 (79.77)
6. พุดคุยกับคนซ้อนท้ายขณะขับ	47 (13.39)	304 (86.61)
7. พุดโทรศัพท์ขณะขับรถ	30 (8.55)	321 (91.45)

จากตาราง 12 ความพร้อมด้านสภาวะกายของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ที่มีปัญหา 3 อันดับ คือ ดื่มสุรา หรือเบียร์ ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 36.18 รองลงมาขับขี่รถจักรยานยนต์นานเกิน 4 ชั่วโมงโดยไม่หยุดพักคิดเป็นร้อยละ 23.65 และทำงานต่อเนื่องนานกว่า 8 ชั่วโมงทำให้อ่อนเพลียคิดเป็นร้อยละ 23.65

ความพร้อมด้านสภาวะจิตของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ที่มีปัญหา 3 อันดับแรก คือ มีความรู้สึกเร่งรีบคิดเป็นร้อยละ 56.13 รองลงมา มีความรู้สึกวิตกกังวลเครียดคิดเป็นร้อยละ 43.59 และใจลอย คิดอะไรเพลีน ไม่มีสมาธิ คิดเป็นร้อยละ 35.90

2.2 วิเคราะห์สภาพยานพาหนะขณะเกิดอุบัติเหตุ

ตาราง 13 จำนวนและ(ร้อยละ)ของกลุ่มตัวอย่างจำนวน 351 คน จำแนกตามสภาพยานพาหนะขณะเกิดอุบัติเหตุ

ลักษณะสภาพยานพาหนะ	ใช้ไม่ได้ปกติ	ใช้ได้ปกติ	รวม
สภาพหน้ายางและแรงดันลมยาง	76 (21.66)	275 (78.34)	351 (100)
ระดับน้ำมันรถ	74 (21.09)	277 (78.91)	351 (100)
ไฟหน้า	54 (15.39)	297 (84.61)	351 (100)
ไฟเลี้ยว	68 (19.38)	283 (80.62)	351 (100)
ไฟท้าย	50 (14.25)	301 (85.75)	351 (100)
กระจกมองหลัง	64 (18.24)	287 (81.76)	351 (100)
ระบบเบรก	61 (17.38)	290 (82.62)	351 (100)
โช้	60 (17.10)	291 (82.99)	351 (100)
สภาพเครื่องยนต์	56 (15.96)	295 (84.04)	351 (100)
แบตเตอรี่	33 (9.41)	318 (90.59)	351 (100)
คลัทช์	31 (8.84)	320 (91.16)	351 (100)
ที่วางเท้า	22 (6.27)	329 (93.73)	351 (100)
อายุน้ำมันเครื่อง	28 (7.98)	323 (92.02)	351 (100)

จากตาราง 13 ลักษณะสภาพยานพาหนะ ขณะเกิดอุบัติเหตุของกลุ่มตัวอย่าง 5 อันดับแรก ที่ใช้ไม่ได้ปกติ คือ สภาพหน้ายางและแรงดันลมยาง คิดเป็นร้อยละ 21.66 รองลงมา ระดับน้ำมันรถคิดเป็นร้อยละ 21.09 ไฟเลี้ยวชำรุด คิดเป็นร้อยละ 19.38 กระจกมองหลังชำรุด และแตกคิดเป็นร้อยละ 18.24 และระบบเบรกใช้ไม่ได้คิดเป็นร้อยละ 17.38 ตามลำดับ

ลักษณะสภาพยานพาหนะ ขณะเกิดอุบัติเหตุของกลุ่มตัวอย่าง 5 อันดับแรกที่ใช้ได้ปกติ คือ ที่วางเท้าคิดเป็นร้อยละ 93.73 รองลงมา อายุน้ำมันเครื่องคิดเป็นร้อยละ 92.02 คลัทช์คิดเป็นร้อยละ 91.16 แบตเตอรี่คิดเป็นร้อยละ 90.59 และไฟท้ายคิดเป็นร้อยละ 85.75

2.3 สภาพแวดล้อมบนถนนขณะเกิดอุบัติเหตุ

ตาราง 14 จำนวนและ(ร้อยละ)ของกลุ่มตัวอย่าง 351 คน จำแนกตามสภาพแวดล้อมบน
ท้องถนน ขณะเกิดอุบัติเหตุ

ลักษณะสภาพแวดล้อม	ไม่ดี	ดี	ไม่ได้สังเกต	รวม
แสงสว่างไม่เพียงพอ	234 (66.67)	106 (30.19)	11 (3.13)	351 (100)
การจราจรคับคั่ง	187 (53.27)	158 (45.01)	6 (1.71)	351 (100)
ถนนลื่น	156 (44.44)	189 (53.85)	6 (1.71)	351 (100)
พื้นผิวถนนขรุขระ	138 (39.32)	203 (57.83)	10 (2.85)	351 (100)
ป้ายจราจร	115 (32.76)	226 (64.30)	10 (2.85)	351 (100)
สัญญาณไฟจราจร	27 (7.69)	314 (91.45)	3 (0.85)	351 (100)

จากตาราง 14 แสดงว่า สภาพแวดล้อมบนท้องถนนขณะเกิดอุบัติเหตุไม่ดี 3 อันดับแรก คือ ปัญหาจากแสงสว่างไม่เพียงพอคิดเป็นร้อยละ 66.67 รองลงมาปัญหาการจราจรคับคั่งร้อยละ 53.27 และถนนลื่นร้อยละ 44.44 ตามลำดับ

สภาพแวดล้อมบนท้องถนนขณะเกิดอุบัติเหตุ 3 อันดับแรก คือ สัญญาณไฟจราจรคิดเป็นร้อยละ 91.45 รองลงมาป้ายจราจรคิดเป็นร้อยละ 64.30 และพื้นผิวถนนขรุขระคิดเป็นร้อยละ 57.83

สภาพแวดล้อมบนท้องถนนขณะเกิดอุบัติเหตุดีแล้วไม่ได้สังเกต 3 อันดับแรก คือ แสงสว่างไม่เพียงพอคิดเป็นร้อยละ 3.13 รองลงมาพื้นผิวถนนขรุขระคิดเป็นร้อยละ 2.85 และป้ายจราจรคิดเป็นร้อยละ 2.85

ตอนที่ 3 วิเคราะห์เปรียบเทียบ พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำแนกตามลักษณะส่วนบุคคล

ตาราง 15 เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์
ของกลุ่มตัวอย่างจำนวน 351 คน จำแนกตามเพศ

พฤติกรรมการขับขี่	คะแนนเต็ม	n	$\bar{X}$	S	t	p
ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร	15					
เพศชาย		315	7.91	1.59	1.458	0.146
เพศหญิง		36	7.50	1.78		
เจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัย	3					
เพศชาย		315	3.33	0.44	1.465	0.143
เพศหญิง		36	3.45	0.57		
ความพร้อมของผู้ขับขี่	13					
เพศชาย		315	9.81	2.34	.591	0.555
เพศหญิง		36	10.06	2.89		
การปฏิบัติในการขับขี่	52					
เพศชาย		315	36.82	6.55	.445	0.695
เพศหญิง		36	37.51	8.89		

จากตาราง 15 แสดงว่า

กลุ่มตัวอย่างที่มีเพศต่างกัน มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรไม่แตกต่างซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 1 ที่ว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีเพศต่างกัน มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรแตกต่างกัน

กลุ่มตัวอย่างที่มีเพศต่างกันมีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่าง ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 8 ที่ว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีเพศต่างกันมีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

กลุ่มตัวอย่างที่มีเพศต่างกันมีความพร้อมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่าง ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 15 ที่ว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีเพศต่างกัน มีความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

กลุ่มตัวอย่างที่มีเพศต่างกัน มีการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐาน ข้อที่ 22 ที่ว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีเพศต่างกัน มีการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

ตาราง 16 เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของ
กลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามสถานภาพสมรส

พฤติกรรมการขับขี่	n	$\bar{X}$	S	t	p
ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร					
โสด	196	7.82	1.74	0.926	0.355
คู่	144	7.87	1.36		
เจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัย					
โสด	196	3.39	0.46	1.175	0.131
คู่	144	3.31	0.43		
ความพร้อมของผู้ขับขี่					
โสด	196	9.66	2.29	2.276*	0.023
คู่	144	10.23	2.28		
การปฏิบัติในการขับขี่					
โสด	196	36.45	6.61	10.21	0.122
คู่	144	37.61	6.96		

*มีนัยสำคัญของทางสถิติที่ระดับ .05

จากตาราง 16 แสดงว่า

กลุ่มตัวอย่างที่มี สถานภาพสมรส ต่างกัน มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 3 ที่ว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพสมรสต่างกัน มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรแตกต่างกัน

กลุ่มตัวอย่างสถานภาพสมรสต่างกัน มีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่ไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐาน ข้อที่ 10 ที่ว่า สถานภาพสมรสต่างกัน มีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

กลุ่มตัวอย่างสถานภาพสมรสต่างกัน มีความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 17 ที่ว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพสมรสต่างกัน มีความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

กลุ่มตัวอย่างสถานภาพสมรสต่างกัน มีการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 27 ที่ว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพสมรสต่างกัน มีการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

ตาราง 17 เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของ
กลุ่มตัวอย่างจำนวน 351 คน จำแนกตามรายได้ต่อเดือน

พฤติกรรมการขับขี่	n	$\bar{X}$	S	t	p
ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร					
รายได้น้อยกว่า 8000 บาท	235	7.83	1.59	1.692	.091
รายได้เท่ากับหรือมากกว่า 8000 บาท	116	8.10	1.67		
เจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัย					
รายได้น้อยกว่า 8000 บาท	235	3.30	0.43	2.426*	.014
รายได้เท่ากับหรือมากกว่า 8000 บาท	116	3.43	0.49		
ความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์					
รายได้น้อยกว่า 8000 บาท	235	9.97	2.32	1.400	1.63
รายได้เท่ากับหรือมากกว่า 8000 บาท	116	9.98	2.59		
การปฏิบัติตามในการขับขี่					
รายได้น้อยกว่า 8000 บาท	235	36.63	6.92	1.369	0.17
รายได้เท่ากับหรือมากกว่า 8000 บาท	116	37.70	6.54		

* มีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ .05

จากตาราง 17 แสดงว่า

กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่างกัน มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 5 ที่ว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่างกัน มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรแตกต่างกัน

กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่างกัน มีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ .05 สอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 12 ที่ว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่างกัน มีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่างกัน มีความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 19 ที่ว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่างกัน มีความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่างกัน มีการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 26 ที่ว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่างกัน มีการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

ตาราง 18 เปรียบเทียบความแตกต่างของคะแนนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของกลุ่มตัวอย่างจำนวน 351 คน จำแนกตามประวัติการได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

พฤติกรรมการขับขี่	n	$\bar{X}$	S	t	p
ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร					
ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุ	158	7.80	1.75	.710	.478
เคยได้รับอุบัติเหตุ	193	7.93	1.50		
เจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัย					
ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุ	158	3.35	0.42	.064	.949
เคยได้รับอุบัติเหตุ	193	3.35	0.48		
ความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์					
ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุ	158	10.13	2.31	2.141*	.033
เคยได้รับอุบัติเหตุ	193	9.58	2.45		
การปฏิบัติในการขับขี่					
ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุ	158	37.61	7.08	1.760	.079
เคยได้รับอุบัติเหตุ	193	36.32	6.55		

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตาราง 18 แสดงว่า

กลุ่มตัวอย่างที่เคยมีประวัติการได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรไม่แตกต่าง ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 7 ที่ว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีประวัติการได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรแตกต่างกัน

กลุ่มตัวอย่างที่เคยมีประวัติการได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน มีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่าง ไม่สอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 14 ที่ว่า กลุ่มตัวอย่างประวัติการได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน มีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

กลุ่มตัวอย่างที่เคยมีประวัติการได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน มีความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 สอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 21 ที่ว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีประวัติการได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน มีความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

กลุ่มตัวอย่างที่เคยมีประวัติการได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน มีการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่าง ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 28 ที่ว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีประวัติการได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกันมีการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

ตาราง 19 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียวของคะแนนพฤติกรรมการขับขี่
รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 351 คน จำแนกตามอายุ

พฤติกรรมการขับขี่	n	$\bar{X}$	S	F	p	scheffe
ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร						
1. ต่ำกว่า 18 ปี	35	7.74	1.64	0.566	0.368	-
2. 18 - 29 ปี	155	7.79	1.60			
3. 30 – 39 ปี	113	8.03	1.66			
4. 40 – 66 ปี	48	7.88	1.55			
รวม	351	7.87	1.62			
เจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัย						
1. ต่ำกว่า 18 ปี	35	3.35	0.42	0.714	0.544	-
2. 18 - 29 ปี	155	3.36	0.44			
3. 30 – 39 ปี	113	3.37	0.48			
4. 40 – 66 ปี	48	3.26	0.46			
รวม	351	3.35	0.45			
ความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์						
1. ต่ำกว่า 18 ปี	35	10.15	2.56	0.507	0.678	-
2. 18 - 29 ปี	155	9.87	2.29			
3. 30 – 39 ปี	113	9.70	2.45			
4. 40 – 66 ปี	48	10.08	2.58			
รวม	351	9.83	2.40			
การปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์						
1. ต่ำกว่า 18 ปี	35	32.27	7.78	1.093	0.352	-
2. 18 - 29 ปี	155	36.70	6.60			
3. 30 – 39 ปี	113	37.21	6.93			
4. 40 – 66 ปี	48	37.91	6.70			
รวม	351	36.90	6.81			

จากตาราง 19 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มี อายุ 30 - 39 ปี มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร สูงสุด ($\bar{X} = 8.03$, $S = 1.66$) รองลงมา คือ มีอายุ 40 – 66 ปี ($\bar{X} = 7.88$, $S = 1.55$) ผลการทดสอบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยโดยการวิเคราะห์ความแปรปรวนแบบทางเดียว พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุต่างกัน มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรไม่แตกต่างกันซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 2 ที่ว่า กลุ่มตัวอย่างอายุต่างกัน มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรแตกต่างกัน

กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุ 30-39 ปี มีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ สูงสุด ($\bar{X} = 3.37$, $S = 0.48$) รองลงมาอายุ 18 – 29 ปี ($\bar{X} = 3.36$, $S = 0.44$) ผลการทดสอบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ย โดยวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีอายุต่างกัน มีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ ไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐาน ข้อที่ 9 ที่ว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุต่างกัน มีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุต่ำกว่า 18 ปี มีความพร้อมในการขับขีรถจักรยานยนต์ ($\bar{X} = 10.10$, $S = 2.56$) รองลงมาคือ 40 – 66 ปี ($\bar{X} = 10.08$, $S = 2.58$) ผลการทดสอบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ย โดยวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว พบว่า กลุ่มที่มีศึกษามีอายุต่างกัน มีความพร้อมในการขับขีรถจักรยานยนต์ ไม่แตกต่างกัน กลุ่มตัวอย่าง ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 16 ที่ว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุต่างกัน มีความพร้อมในการขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

กลุ่มตัวอย่างที่มี อายุ 40 – 66 ปี การปฏิบัติในการขับขีรถจักรยานยนต์ สูงสุด ($\bar{X} = 37.91$, $S = 6.70$) รองลงไปคืออายุ 30 – 39 ปี ($\bar{X} = 37.21$, $S = 6.93$) ผลการทดสอบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ย โดยวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว พบว่า จำนวนกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุต่างกัน มีการปฏิบัติในการขับขีรถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 23ที่ว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุต่างกัน มีการปฏิบัติในการขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

ตาราง 20 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียวของคะแนนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มจำนวน 351 คน จำแนกตามระดับการศึกษา

ตัวแปร	n	$\bar{X}$	S	F	p	scheffe
ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร						
1. ประถมศึกษา	41	7.54	1.82	1.085	0.339	-
2. มัธยมศึกษา	165	7.88	1.51			
3. อุดมศึกษา	145	7.96	1.67			
รวม	351	7.87	1.62			
เจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่						
1. ประถมศึกษา	41	3.23	0.47	1.991	0.138	-
2. มัธยมศึกษา	165	3.34	0.43			
3. อุดมศึกษา	145	3.39	0.47			
รวม	351	3.35	0.45			
ความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์						
1. ประถมศึกษา	41	10.54	2.66	2.043	0.131	-
2. มัธยมศึกษา	165	9.69	2.33			
3. อุดมศึกษา	145	9.80	2.41			
รวม	351	9.83	2.41			
การปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์						
1. ประถมศึกษา	41	35.64	6.28	7.081***	0.001	1&2
2. มัธยมศึกษา	165	37.48	6.84			1&3
3. อุดมศึกษา	145	39.83	7.74			2&3
รวม	351	36.93	6.83			

*** อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

จากตาราง 20 แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับอุดมศึกษา มีคะแนนเฉลี่ยความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรสูงที่สุด ($\bar{X} = 7.96$, $S = 1.67$) รองลงมาคือ ระดับมัธยมศึกษา ($\bar{X} = 7.88$, $S = 1.51$) ผลการทดสอบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ย โดยการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่

สอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 4 ที่ว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรแตกต่างกัน

กลุ่มตัวอย่างระดับอุดมศึกษา มีคะแนนเฉลี่ยเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์สูงสุด ($\bar{X} = 3.39$, $S = 0.47$) รองลงมาคือระดับมัธยมศึกษา ($\bar{X} = 3.39$, $S = 0.43$) ผลการทดสอบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ย โดยการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาแตกต่างกัน มีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 11 ที่ว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

กลุ่มตัวอย่างระดับประถมศึกษา มีคะแนนเฉลี่ยความพร้อมของผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์สูงที่สุด ($\bar{X} = 10.54$, $S = 2.66$) รองลงมาคือ ระดับอุดมศึกษา ($\bar{X} = 9.80$, $S = 2.41$) ผลการทดสอบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ย โดยการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความพร้อมของผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 18 ที่ว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีความพร้อมของผู้ขับซึ่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

กลุ่มตัวอย่าง ระดับอุดมศึกษา มีคะแนนเฉลี่ย การปฏิบัติในการขับซึ่รถจักรยานยนต์สูงสุด ($\bar{X} = 39.83$, $S = 7.74$) รองลงมาคือ ระดับมัธยมศึกษา ($\bar{X} = 37.48$, $S = 6.84$) ผลการทดสอบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยโดยการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว พบว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีการปฏิบัติในการขับซึ่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 25 ที่ว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีการปฏิบัติในการขับซึ่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

ผู้วิจัยจึงนำไปทดสอบความแตกต่างของคะแนนเฉลี่ยเป็นรายคู่ โดยใช้วิธีของLSD พบว่า กลุ่มตัวอย่าง ในระดับอุดมศึกษามีการปฏิบัติในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ดีกว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษา และระดับประถมศึกษา อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001

ตาราง 21 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียวของคะแนนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างจำนวน 351 คน จำแนกตามประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ตัวแปร	n	$\bar{X}$	S	F	p	scheffe
ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร						
1. น้อยกว่า 5 ปี	108	7.84	1.51	1.085	0.339	-
2. 5-10 ปี	172	7.92	1.60			
3. มากกว่า 10 ปี	71	7.84	1.82			
รวม	351	7.88	1.62			
เจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัย						
1. น้อยกว่า 5 ปี	108	3.36	0.45	0.514	0.598	-
2. 5-10 ปี	172	3.33	0.43			
3. มากกว่า 10 ปี	71	3.39	0.51			
รวม	351	3.35	0.45			
ความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์						
1. น้อยกว่า 5 ปี	108	9.89	2.52	0.393	0.675	-
2. 5-10 ปี	172	9.88	2.40			
3. มากกว่า 10 ปี	71	9.60	2.16			
รวม	351	9.82	2.39			
การปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์						
1. น้อยกว่า 5 ปี	108	37.08	7.69	0.143	0.867	-
2. 5-10 ปี	172	36.77	6.46			
3. มากกว่า 10 ปี	71	37.25	6.29			
รวม	351	36.90	6.81			

จากตาราง 21 แสดงว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 5-10 ปี มีคะแนนเฉลี่ยความรู้กฎจราจรสูงสุด ($\bar{X} = 7.92$, $S = 1.60$) รองลงมาคือ ประสบการณ์ การขับขี่ มากกว่า 10 ปี ($\bar{X} = 7.84$, $S = 1.62$) ผลการทดสอบความแตกต่าง ของคะแนนเฉลี่ยโดย การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียวพบว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีประสบการณ์ในการขับขี่ รถจักรยานยนต์ต่างกันมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐาน ข้อที่ 6 ที่ว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกันมีความรู้เกี่ยวกับ กฎจราจรแตกต่างกัน

กลุ่มตัวอย่างที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ มากกว่า 10 ปี มีคะแนนเฉลี่ยเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์สูงสุด ($\bar{X} = 3.39$, $S = 0.51$) รองลงมาคือ ประสบการณ์การขับขี่น้อยกว่า 5 ปี ($\bar{X} = 3.36$, $S = 0.45$) ผลการทดสอบความแตกต่าง ของคะแนนเฉลี่ยโดยการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน มีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 13 ที่ว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน จะมีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

กลุ่มตัวอย่างที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ น้อยกว่า 5 ปี มีคะแนนเฉลี่ยความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สูงสุด ($\bar{X} = 9.89$, $S = 2.52$) รองลงมาคือ ประสบการณ์การขับขี่มากกว่า 5-10 ปี ($\bar{X} = 9.88$, $S = 2.40$) ผลการทดสอบความแตกต่าง ของคะแนนเฉลี่ยโดยการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน มีความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 20 ที่ว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน จะมีความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

กลุ่มตัวอย่างที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่า 10 ปี มีคะแนนเฉลี่ยการปฏิบัติในการขับขี่สูงสุด ($\bar{X} = 37.25$, $S = 6.29$) รองลงมาคือ ประสบการณ์การขับขี่น้อยกว่า 5 ปี ($\bar{X} = 37.08$, $S = 7.69$) ผลการทดสอบความแตกต่างกัน ของคะแนนเฉลี่ยโดยการวิเคราะห์ความแปรปรวนทาง พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีประสบการณ์ ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน มีการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่าง ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 27 ที่ว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน การปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

บทที่ 5

สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

สังเขปความมุ่งหมาย สมมติฐาน วิธีดำเนินการศึกษาค้นคว้า

ความมุ่งหมาย ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ สภาพยานพาหนะ และสภาพแวดล้อมบนถนน ขณะเกิดอุบัติเหตุ แผนกอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาลเลิดสิน
2. เพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ในด้านความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร เจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำแนกตามลักษณะส่วนบุคคลที่ศึกษา ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา รายได้ ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และประวัติการได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

สมมติฐานของการวิจัย

1. กลุ่มตัวอย่างที่มีเพศต่างกัน มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรแตกต่างกัน
2. กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุต่างกัน มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรแตกต่างกัน
3. กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพสมรสต่างกัน มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรแตกต่างกัน
4. กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรแตกต่างกัน
5. กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่างกัน มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรแตกต่างกัน
6. กลุ่มตัวอย่างที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกันความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรแตกต่างกัน
7. กลุ่มตัวอย่างที่มีประวัติการได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกันมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรแตกต่างกัน
8. กลุ่มตัวอย่างที่มีเพศต่างกัน มีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน
9. กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุต่างกัน มีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน
10. กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพสมรสต่างกัน มีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

วิธีดำเนินการศึกษาวิจัย

ประชากรผู้ได้รับบาดเจ็บแผนกอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาลเลิดสิน จำนวน 351 คน ซึ่งได้มาจากการคำนวณหาขนาดของกลุ่มตัวอย่าง โดยใช้สูตร ยามาเน่ (Yamane. 1967 : 583) และทำการเก็บกลุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ (Accidental sampling)

เครื่องมือที่ใช้ในการศึกษาวิจัย

ตอนที่ 1 เป็นแบบสอบถามข้อมูลทั่วไป ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา รายได้ ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประวัติการได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และสภาพแวดล้อมบนถนน ลักษณะแบบสอบถาม เป็นแบบสำรวจรายการ (Check list) จำนวน 19 ข้อ

ตอนที่ 2 แบบสอบถามความรู้เกี่ยวกับจราจร เป็นแบบเลือกตอบ 4 ตัวเลือก ตัวเลือกเกณฑ์การให้คะแนน ถ้าตอบถูกได้ 1 คะแนน ถ้าตอบผิดได้ 0 คะแนน ถ้าไม่ตอบได้ 0 คะแนน จำนวน 15 ข้อ

ตอนที่ 3 แบบสอบถามเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) มี 5 ระดับคือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ข้อคำถามมีทั้งเชิงบวก และเชิงลบ รวมจำนวน 14 ข้อ

ตอนที่ 4 แบบสอบถามความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ขณะเกิดอุบัติเหตุ ประเมินการรับรู้สภาวะกายและสภาวะจิต แบบมาตราส่วนประมาณค่าแบ่งเป็น 2 ระดับ คือ ใช่ ไม่ใช่ ข้อคำถาม สภาวะกายจำนวน 6 ข้อ ข้อคำถาม สภาวะจิตจำนวน 7 ข้อ

ตอนที่ 5 แบบสอบถามเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎจราจร เป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) 3 ระดับ คือ ปฏิบัติทุกครั้ง ปฏิบัติบางครั้ง ไม่ปฏิบัติ ข้อคำถามมีทั้งทางบวก และทางลบ รวม จำนวน 26 ข้อ

ตอนที่ 6 แบบสอบถามสภาพยานพาหนะ มาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) 2 ระดับ ใช้ได้ปกติ และ ใช้ได้ไม่ปกติ จำนวน 13 ข้อ

สรุปผลการศึกษาวิจัย

จากการวิเคราะห์ข้อมูล สรุปผลได้ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่บาดเจ็บส่วนใหญ่ เป็นเพศชาย 89.70 มีอายุเฉลี่ย 29.35 ปี และมีอายุต่ำกว่า 18 ปี ร้อยละ 9.63 จำนวน ผู้ที่มีสถานภาพสมรสใกล้เคียงกับ สถานภาพสมรสคู่ คือ ร้อยละ 55.84 และ 41.03 ตามลำดับ มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษามากที่สุด ร้อยละ 47.01 ส่วนใหญ่อาชีพรับจ้างร้อยละ

79.48 มีรายได้เฉลี่ยของครอบครัว 3,000 – 8,000 บาทต่อเดือน ร้อยละ 60.11 และมีโรคประจำตัวที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ ร้อยละ 4.56 ได้แก่ โรคความดันโลหิตสูง ลมชัก และไมเกรน กลุ่มตัวอย่างที่มีประสบการณ์ ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 5 – 10 ปี ร้อยละ 49.00 ไม่มีใบอนุญาตในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 23.65 ไม่ใช้หมวกนิรภัย ร้อยละ 25.55 เคยมีประวัติการได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 54.99

ข้อมูลเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นมักเกิดขณะวิ่งในทางตรง ร้อยละ 48.43 รองลงมา เกิดอุบัติเหตุขณะเลี้ยวรถ และสิ้นไถลร้อยละ 12.82 และ 12.53 ตามลำดับ

นอกจากนี้ กลุ่มตัวอย่างทำผิดกฎจราจรมากที่สุดคือ การแซงรถ และผ่านขึ้นหน้ารถคันอื่นร้อยละ 38.46 และวิ่งเร็วเกินกำหนด 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ร้อยละ 32.19

ตอนที่ 2 พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ สภาพยานพาหนะ ขณะเกิดอุบัติเหตุ และสภาพแวดล้อมขณะเกิดอุบัติเหตุของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า

2.1 พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างมี ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรระดับพอใช้ เจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระดับปานกลาง ความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ระดับดี และการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ระดับดี

2.2 สภาพยานพาหนะขณะเกิดอุบัติเหตุ 3 อันดับแรก คือ สภาพหน้ายางและแรงดันลมยาง ระดับน้ำมันรถ ไฟเลี้ยวชำรุด ร้อยละ 21.66, 21.09 และ 19.38 ตามลำดับ

2.3 สภาพแวดล้อมขณะเกิดอุบัติเหตุ 3 อันดับแรก คือ จากแสงสว่างไม่เพียงพอ การคับคั่งของการจราจรและสภาพถนนลื่น คิดเป็นร้อยละ 66.67, 53.27 และ 44.44 ตามลำดับ

ตอนที่ 3 ทดสอบสมมติฐาน พบว่า

1. ผลการวิจัยที่สอดคล้องกับสมมติฐานมีดังนี้

1.1 กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่างกัน มีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 สอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 12

1.2 กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพสมรสต่างกัน มีความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 สอดคล้องสมมติฐานข้อที่ 17

1.3 กลุ่มตัวอย่างที่มีประวัติการได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน จะมีความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 สอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 21

1.4 กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 สอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 25

2. ผลการวิจัยที่ไม่สอดคล้องกับสมมติฐาน มีดังนี้

2.1 กลุ่มตัวอย่างที่มี เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา รายได้ ประสบการณ์ในการขับขีรถจักรยานยนต์ และประวัติการได้รับอุบัติเหตุต่างกัน มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรไม่แตกต่างกัน

2.2 กลุ่มตัวอย่างที่มี เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา ประสบการณ์ในการขับขีรถจักรยานยนต์ และประวัติการได้รับอุบัติเหตุต่างกัน จะมีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน

2.3 กลุ่มตัวอย่างที่มี เพศ อายุ ระดับการศึกษา รายได้ และประสบการณ์ในการขับขีรถจักรยานยนต์ ต่างกันจะมีความพร้อมของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ ไม่แตกต่างกัน

2.4 กลุ่มตัวอย่างที่มี เพศ อายุ สถานภาพสมรส รายได้ ประสบการณ์ ในการขับขีรถจักรยานยนต์ และประวัติการได้รับอุบัติเหตุต่างกันจะมีการปฏิบัติในการขับขีรถจักรยานยนต์ ไม่แตกต่างกัน

อภิปรายผลการวิจัย

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาในผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ เพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมในการขับขีรถจักรยานยนต์ เพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมในการขับขีรถจักรยานยนต์ ซึ่งสามารถอภิปรายผลได้ดังนี้

1.ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร

กลุ่มตัวอย่างที่มี เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา รายได้ประสบการณ์ในการขับขีรถจักรยานยนต์ และประวัติการได้รับอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ ต่างกัน มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรไม่แตกต่างกัน อาจเนื่องจากในยุคปัจจุบันมีสื่อ วิทยุ โทรทัศน์ อินเทอร์เน็ต ที่ทันสมัยที่กลุ่มตัวอย่างนี้มีความสามารถเข้าถึงสื่อต่างๆ ได้เท่าๆ กันจึงทำให้มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรที่ใกล้เคียงกัน

2. เจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์

กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้มากกว่า 8000 บาท มีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ที่ดีกว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้น้อยกว่า 8000 บาท อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 สอดคล้องกับสมมติฐาน ข้อ 12 ที่ว่ากลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่างกัน มีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่างกัน ทั้งนี้เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้มาก ทำให้มีโอกาสเข้าถึงสิ่งต่างๆ ได้มาก ได้เรียนรู้และเกิดความตระหนักถึงความปลอดภัยและการป้องกันอุบัติเหตุ รวมทั้งตระหนักถึงคุณค่าชีวิต ทรัพย์สินที่ต้อง

สูญเสียเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ในการขับขีรถจักรยานยนต์ ผลการศึกษารั้้นนี้สอดคล้องกับการศึกษาของ นกตล บำรุงกิจ (2544: 123) พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้ต่างกัน มีเจตคติ ในการขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่างกัน

กลุ่มตัวอย่างที่มี เพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา ประสบการณ์การขับขีรถจักรยานยนต์ และประวัติการได้รับอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ ต่างกัน มีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัย ไม่แตกต่างกัน ผลการศึกษารั้้นนี้สอดคล้องกับการศึกษาของ วิจิตร บุญยะโหดระ และอำนวย นาคแก้ว (2536:85) ที่ทำการศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ พบว่า ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่มีเพศ อายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา และประวัติการได้รับอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ ต่างกัน มีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน สอดคล้องกับการศึกษาของ เฉลิมขวัญ ศรีสุวรรณ (2541: 136) ได้ศึกษาเกี่ยวกับปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่ได้รับบาดเจ็บ ณ ห้องฉุกเฉิน และอุบัติเหตุ โรงพยาบาลตำรวจ พบว่า ระดับการศึกษาและสถานภาพสมรสต่างกัน มีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีไม่แตกต่างกัน สอดคล้องกับวนิดา พันธุ์สอาด (2535: 67) ศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมความปลอดภัยด้านการจราจรทางบกของนักเรียนมัธยมศึกษาปีที่ 4 โรงเรียนในสังกัด กรมสามัญศึกษาเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า นักเรียนที่เคย และไม่เคยมีประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรทางบกมีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัย ด้านการจราจรทางบกไม่แตกต่างกัน สอดคล้องกับการศึกษา บุญผา ทิมสุนทร (2542 : 83-100) ศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา พบว่า ประสบการณ์ในการขับขีและระยะเวลาในการขับขีรถจักรยานยนต์ต่างกัน มีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี ไม่แตกต่างกัน แต่นักศึกษาที่เคยมีประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุ มีเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์ต่ำกว่านักศึกษาที่มีประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุบ่อยครั้งกว่า

3. ความพร้อมของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์

3.1 กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพโสด มีค่าเฉลี่ยความพร้อมของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์น้อยกว่ากลุ่มตัวอย่างสถานภาพสมรสคู่ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 สอดคล้องกับสมมติฐาน ข้อ 17 ที่ว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพสมรสต่างกัน มีความพร้อมของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์แตกต่างกัน เนื่องจากกลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพโสดอาจจะมีความคิดเห็นว่าตนเองไม่ต้องมีภาระรับผิดชอบของครอบครัว และอยู่ในช่วงวัยที่กล้าเสี่ยงต่ออันตรายต่างๆ มากกว่า ส่วนผู้ที่มีสถานภาพสมรสคู่ยอมคำนึงถึงผลกระทบจากอุบัติเหตุจราจรที่จะเกิดขึ้นกับครอบครัว และตนเองมากขึ้น ดังนั้น สถานภาพสมรสโสดจึงมีค่าเฉลี่ยความพร้อมของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์น้อยกว่าสถานภาพคู่

3.2 กลุ่มตัวอย่างที่มีประวัติการได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความพร้อมของผู้ขับขี่น้อยกว่า กลุ่มตัวอย่างที่ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานข้อที่ 21 ที่ว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีประวัติการได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน จะมีความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน ทั้งนี้อาจจะเกี่ยวข้องกับบุคลิกภาพของผู้ขับขี่ ผู้ขับขี่ที่เคยมีประสบการณ์ได้รับอุบัติเหตุมาก่อน อาจจะเป็นบุคคลในกลุ่มที่มีนิสัยใจร้อน เร่งรีบ วิตกกังวล หรือมีปัจจัยอื่นๆ ที่ทำให้สภาวะกาย และสภาวะจิต ต่ำกว่า เนื่องจาก ผู้ที่มีความพร้อมในสภาวะกายและสภาวะจิตน้อยกว่าย่อมมีผลให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นซ้ำซาก (Accident-repetitiveness) ซึ่งสอดคล้องกับพรสุข หุ่นรินทร์ (2543: 70-74) ที่พบว่าคนที่เคยเกิดอุบัติเหตุมาแล้ว 1 ครั้ง มีแนวโน้มเอียงในการเกิดอุบัติเหตุได้อีกมากกว่าคนที่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ สอดคล้องกับการศึกษาของ ประเสริฐ กระจำวงศ์และคนอื่นๆ (2534: 62) พบว่า ปัจจัยสำคัญที่พบร่วมกับการเกิดอุบัติเหตุจราจร ได้แก่ การเกิดอุบัติเหตุซ้ำ

กลุ่มตัวอย่างที่มี เพศ อายุ ระดับการศึกษา รายได้ และประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน มีความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน

4. การปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์

กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาสูงกว่า มีการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีกว่ากลุ่มตัวที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่าอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 สอดคล้องกับสมมติฐาน ข้อที่ 25 ที่ว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาต่างกัน จะมีการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน โดยพบว่าระดับการศึกษาอุดมศึกษา มีค่าเฉลี่ยการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์สูงกว่า ระดับมัธยมศึกษา และสูงกว่าระดับประถมเนื่องจาก ระดับการศึกษาที่แตกต่างกันย่อมมีผลต่อการมีความรู้ที่แตกต่างกัน ความรู้มีผลต่อการปฏิบัติทั้งทางตรงทางอ้อม การมีประสบการณ์หลักการ และเมโนทัศน์ เป็นปัจจัยพื้นฐาน ที่ทำให้นักคิดพิจารณาตัดสินใจแก้ไขปัญหาต่างๆ ตลอดจน เกิดความคิดริเริ่มสร้างสรรค์ในการปฏิบัติสิ่งต่างๆ สอดคล้องกับงานวิจัย ปกิจ พรหมหายน (2530: บทคัดย่อ) ศึกษาความรู้และการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร ในกลุ่ม ผู้ขับขี่รถยนต์ส่วนบุคคล ในกรุงเทพมหานคร กับกลุ่มตัวอย่างจำนวนทั้งหมด 300 คน พบว่าผู้ขับขี่ที่มีระดับการศึกษา ปริญญาตรี และสูงกว่ามีการปฏิบัติตนเกี่ยวกับการปฏิบัติมากกว่ากลุ่มอื่น สอดคล้องกับ วรรณ อังสิทธิพนพร (2543: 84) ศึกษาเรื่องพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง อำเภอเมืองนครปฐม พบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระดับการศึกษาประถมศึกษา และมัธยมศึกษา มีการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ดีกว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่าระดับประถมศึกษา และสอดคล้องกับ ปภา นัครา (2539: 102-103) ศึกษาพฤติกรรมเสี่ยงพบว่าผู้ที่มีระดับการศึกษาสูงกว่ามีพฤติกรรมเสี่ยง

ต่อการเกิดอุบัติเหตุ รถจักรยานยนต์ต่ำกว่า และพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ที่มีระดับการศึกษาที่ต่ำกว่า มีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่า

กลุ่มตัวอย่างที่มี เพศ อายุ สถานภาพสมรส ประสบการณ์ในการรถจักรยานยนต์ และประวัติการได้รับอุบัติเหตุต่างกัน มีการปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่แตกต่างกัน

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะทั่วไป

ผลจากการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะดังนี้

1. การศึกษาครั้งนี้พบว่าความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรของกลุ่มตัวอย่างอยู่ในระดับพอใช้ และเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่อยู่ในระดับปานกลาง ดังนั้น ควรมีการจัดโครงการอบรมผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เกี่ยวกับพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยนำข้อมูลที่เป็นสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดจากตัวบุคคลทั้งด้านความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และเจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่ เพื่อปลูกฝังจิตสำนึกการขับขี่ที่ปลอดภัย
2. การศึกษาครั้งนี้ พบกลุ่มตัวอย่างที่มีอายุน้อยกว่า 18 ปีร้อยละ 9.69 ซึ่งเป็นผู้ไม่มีสิทธิในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่มีใบอนุญาตขับขี่จักรยานยนต์ร้อยละ 23.65 และไม่ใส่หมวกนิรภัยร้อยละ 25.50 ดังนั้นควรมีการทบทวนแนวทางปฏิบัติมาตรการดังกล่าว
3. การวิจัยครั้งนี้ พบว่าผู้ขับขี่จักรยานยนต์ที่ได้รับอุบัติเหตุส่วนใหญ่มีอาชีพรับจ้าง ซึ่งมีทั้งกลุ่มรับจ้างตามร้านค้า บริษัทและวินมอเตอร์ไซด์รับจ้าง ดังนั้นหน่วยงานรัฐควรมีนโยบายจัดโครงการอบรมเกี่ยวกับพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แก่กลุ่มเป้าหมายเหล่านี้

ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยต่อไป

จากผลการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยต่อไปดังนี้

1. ศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ โดยสัมภาษณ์ผู้บาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อให้ได้ข้อมูลชัดเจนเพิ่มมากขึ้น และเพื่อประกอบข้อมูลเชิงปริมาณ
2. ศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ โดยสัมภาษณ์เจาะลึกเปรียบเทียบระหว่างผู้ขับขี่ที่มีอาชีพวินมอเตอร์ไซด์รับจ้าง แต่ไม่เคยได้รับอุบัติเหตุ เปรียบเทียบกับผู้ได้รับอุบัติเหตุ เพื่อรวบรวมข้อมูลให้ชัดเจนขึ้น และทำกลุ่มสนทนา (Focus group) เพื่อให้กลุ่มเป้าหมายทั้งสองกลุ่ม คือ กลุ่มไม่เคยได้รับอุบัติเหตุและกลุ่มได้รับอุบัติเหตุได้ระดมความคิดเห็นเพื่อค้นหามาตรการในการป้องกันการอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และเพื่อสร้างจิตสำนึกในการรับผิดชอบตนเองครอบครัว และสังคมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์

3. ทำการศึกษาเปรียบเทียบบุคลิกภาพของผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์ระหว่างกลุ่มไม่เคยมีประวัติเกิดอุบัติเหตุกับผู้ที่มีอุบัติเหตุ ซ้ำมากกว่า 1 ครั้ง

บรรณานุกรม

บรรณานุกรม

- กรมตำรวจ. (2522). การออกแบบถนนเพื่อความปลอดภัย กรุงเทพฯ.
- _____. (2539). สถิติอุบัติเหตุจากกรมตำรวจทางบก ในเขตกรุงเทพมหานคร ประจำปี _____.
- _____. (2545). ข้อมูลข่าวสารด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข, กรุงเทพฯ : กระทรวงมหาดไทย
- _____. (2548). เครื่องหมายจราจร. สืบค้นเมื่อวันที่ 8 กุมภาพันธ์ 2548 จาก <http://www.metro.police.go.th/Handbook/Contact8.html>.
- กระทรวงสาธารณสุข. (2543). การป้องกันอุบัติเหตุจราจร. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข.
- _____. (2544). การป้องกันอุบัติเหตุจราจร. กรุงเทพฯ สถาบันกรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข. หน้า 73.
- _____. (2545). ข้อมูลข่าวสารด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข. กรุงเทพฯ: สำนักโรคไม่ติดต่อ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข.
- _____. (2546). การป้องกันอุบัติเหตุจราจร. กรุงเทพฯ: กรมการแพทย์. กระทรวงสาธารณสุข.
- กัลยาณี วัชรโรสินธุ์. (2536). ผลของการจัดประสบการณ์ที่มีต่อจิตสำนึกของนักเรียนในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร. กรุงเทพฯ: ภาควิชาสุขศึกษาและพลศึกษา คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยมหิดล.
- กำไล ตรีชัยศรี. (2536). การเปรียบเทียบปัจจัยที่เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุในขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาจังหวัดสระบุรี. ปรินิพนธ์ วท.ม (วิทยาการระบาด). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล. ถ่ายเอกสาร.
- เฉลิมขวัญ ศรีสุวรรณ. (2541). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ได้รับบาดเจ็บ ณ ห้องฉุกเฉินและอุบัติเหตุโรงพยาบาลตำรวจ. ปรินิพนธ์ กศ.ม. (สุขศึกษา). กรุงเทพฯ : บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ ถ่ายเอกสาร.
- โหมยง เหลาโชติ. (2538 กันยายน – ธันวาคม). การรับรู้อันตรายจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในเด็กนักเรียนระดับมัธยมศึกษา อำเภอโพธาราม จังหวัดราชบุรี. วารสารสาธารณสุข. 18 (71): 35.
- ชัยยง ผ่องแผ้ว. (2532). สวัสดิ์นิสัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นปีที่ 6 จังหวัดปราจีนบุรี. ปรินิพนธ์ กศ.ม. (สุขศึกษา).กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.

- ชูศรี วงศ์รัตนะ. (2541). เทคนิคการใช้สถิติเพื่อการวิจัย. พิมพ์ครั้งที่ 7. กรุงเทพฯ: เทพเนรมิตการพิมพ์.
- ซาฟียะ เบญญูนุส. (2546). พฤติกรรมในการขับรถของคนขับ ศึกษาเฉพาะกรณีรถยนต์ส่วนบุคคลและรถจักรยานยนต์ที่มีจุดต้นทางหรือผ่านอำเภอเมือง จังหวัดนราธิวาส. วิทยานิพนธ์ ศศ.ม. (พัฒนาศักดิ์). กรุงเทพฯ: สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์. ถ่ายเอกสาร.
- ดวงเดือน พันธุมนาวิน. (2532). การวัดและการวิจัยทัศนคติที่เหมาะสมตามหลักวิชาการ. ศึกษาศาสตร์ปริทัศน์. 1(3): 62-81.
- ดำรง แจ่มไข. (2536). การศึกษาภาวะวิตกกังวลของอุบัติเหตุจราจรที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ในเขตอำเภอห้วยยอดจังหวัดตรัง. วิทยานิพนธ์ สาธารณสุขศาสตร์. กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล. ถ่ายเอกสาร.
- ทวีสิทธิ์ ลิทธิกร. (2531). หลักและการจัดโครงการสุขภาพในโรงเรียน. กรุงเทพฯ: อักษรบัณฑิต.
- แท้จริง ศิริพานิช. (2538). พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ. วารสารเพื่อสุขภาพ 1(3) นกดล บำรุงกิจ. (2544). พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของข้าราชการทหารอากาศชั้นประทวน. วิทยานิพนธ์ ศศ.ม. (สิ่งแวดล้อม). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล. ถ่ายเอกสาร.
- นิภา อินทนิล. (2545). ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถยนต์ของพนักงานขับรถประจำโรงพยาบาลชุมชน. วิทยานิพนธ์ กศ.ม. (สุขศึกษา). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ. ถ่ายเอกสาร.
- บุปผา ทิมสุนทร. (2542). พฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา. วิทยานิพนธ์ กศ.ม. (สุขศึกษา). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ. ถ่ายเอกสาร.
- บุษบา โพอุทัย. (2545). ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนอาชีวศึกษาชาย อำเภอเมือง จังหวัดลพบุรี. วิทยานิพนธ์ วท.ม. (สุขศึกษา). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. ถ่ายเอกสาร.
- ปกิจ พงหมเย็น. (2530). ความรู้และการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคล. วิทยานิพนธ์ ศศ.ม. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยมหิดล. ถ่ายเอกสาร.

- ประชา ทักษพันธุ์. (2539, กรกฎาคม-กันยายน). อุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ของ
นักศึกษามหาวิทยาลัยขอนแก่น. ศรีนครินทร์เวชสาร. 1 (3): 209-212.
- ประดิษฐ์ ศักดิ์ศรี. (2522). อุบัติเหตุจราจรทางบก และการรักษา พยาบาล. กรุงเทพฯ.
- ประพศรี นรินทร์รักษ์. (2529). การศึกษาเชิงวิทยาการระบาดของอุบัติเหตุจาก
รถจักรยานยนต์ในจังหวัดภูเก็ต. วิทยานิพนธ์ วท.ม. (วิทยาการระบาด).
กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล. ถ่ายเอกสาร.
- ประภา นักรา. (2539). พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ในจังหวัดภูเก็ต.
วิทยานิพนธ์ สค.ม. กรุงเทพฯ : มหาวิทยาลัยมหิดล. ถ่ายเอกสาร.
- ประภาเพ็ญ สุวรรณ. (2526). ทศนะคดี: การวัดการเปลี่ยนแปลงและพฤติกรรมอนามัย.
พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ: พีรพันธุ์นา.
- _____. (2532). พฤติกรรมสุขภาพ ในเอกสารการสอนชุดวิชาสุขหน่วยที่ 1-7 .
พิมพ์ครั้งที่ 7. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช.
- ผานิต ไทยपाल. (2541). พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6
ในจังหวัดนครราชสีมา. วิทยานิพนธ์ กศ.ม. (สุขศึกษา). กรุงเทพฯ:
บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ. ถ่ายเอกสาร.
- พรสวัสดิ์ เพชรแดง. (2535). พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2525. แก้ไขเพิ่มเติม.
กรุงเทพฯ: พิสิภลเซ็นเตอร์.
- พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตสถาน พ.ศ. 2542.(2546) กรุงเทพฯ: นามมีบุ๊คพับลิเคชันส์.
- พวงรัตน์ ทวีรัตน์. (2543). วิธีวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์และสังคมศาสตร์. พิมพ์ครั้งที่ 7.
กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.
- ไพบุลย์ สุรวงศ์ไพศาล. (2546). การขับรถโดยการเปิดไฟหน้าเวลากลางวัน. ใน ตำราจราจร
วิทยาอุบัติเหตุจราจร. พิมพ์ครั้งที่ 1. กรุงเทพฯ: โฮลิสติก พัลลิ่ง.
- ไพรัช พันธุ์อุดม. (2536). การศึกษาระบาดวิทยาของอุบัติเหตุจราจรที่เกิดจากรถจักรยานยนต์
ในเขตอำเภอฉะเชิงเทราจังหวัดฉะเชิงเทรา พ.ศ. 2533-2535. วิทยานิพนธ์ วท.ม
(สาธารณสุขศาสตร์). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.
ถ่ายเอกสาร.
- ฟอง เกิดแก้ว. (2525). สถิติศึกษาและการปฐมพยาบาล. กรุงเทพฯ: พัทธอักษร.
- ภรต โทนแก้ว. (2529). การศึกษาระบาดวิทยาของอุบัติเหตุจราจร (รถจักรยานยนต์) ในเขต
เทศบาล และนอกเขตเทศบาล จังหวัดยะลา. วิทยานิพนธ์ วท.ม. (วิทยาการระบาด).
กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล. ถ่ายเอกสาร.
- ภูมิปรีชา เผ่าปิ่นตา. (2546). ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ใช้
รถจักรยานยนต์ : กรณีศึกษาผู้ใช้รถจักรยานยนต์ในเขตอำเภอฟากง จังหวัดเชียงราย.
วิทยานิพนธ์ ศศ.ม. (พัฒนสังคม) กรุงเทพฯ: สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.

ถ่ายเอกสาร.

ยุพา หงษ์วะชิน. (2542). พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองฉะเชิงเทรา. วิทยานิพนธ์ วท.ม. (สาธาณสุขศาสตร์). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล. ถ่ายเอกสาร.

รัมภา หทัยธรรม. (2538). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในจังหวัดสมุทรสาคร. วิทยานิพนธ์ วท.ม. กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล. ถ่ายเอกสาร.

ราชบัณฑิตสถาน, สำนักนายกรัฐมนตรี. (2525). พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตสถาน พ.ศ. 2525. กรุงเทพฯ : อักษรเจริญทัศน์.

วิจิตร บุญยะโหดระ. (2527). อุบัติภัย. กรุงเทพฯ: นวกิจการพิมพ์.

_____. (2527). อุบัติภัยคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ. พิมพ์ครั้งที่ 2. สำนักนายกรัฐมนตรี กรุงเทพฯ: ประชาชน.

_____. (2530). วิทยาการระบาด และควบคุมอุบัติเหตุ. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์คุรุสภาลาดพร้าว.

_____. (2531). รวบรวมบทความอุบัติเหตุ เล่ม 1. กรุงเทพฯ: สำนักงานป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ. หน้า 21-22.

_____. (2536). วิทยาการระบาด และควบคุมอุบัติเหตุ. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์คุรุสภาลาดพร้าว.

วิจิตร บุญยะโหดระ; และอำนวยการ นาคแก้ว. (2536). การศึกษาพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ การเกิดอุบัติเหตุ. รายงาน การวิจัยพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์. กรุงเทพฯ: พิทักษ์อักษร.

วิลาสณี วงษ์ประเสริฐ. (2530). การยอมรับการใช้หมวกกันน็อคของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์. วท.ม. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยมหิดล. ถ่ายเอกสาร.

วิไลภรณ์ แสนทวีสุข. (2544). การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักเรียนมัธยมศึกษาโรงเรียนเบญจมาหาราช อุบลราชธานี. วิทยานิพนธ์. วท.ม.เชียงใหม่. บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. ถ่ายเอกสาร

วรรณ อึ้งสิทธิพูนพร. (2543). พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างอำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม. ปริญญาโท กศ.ม. (สุขศึกษา). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ. ถ่ายเอกสาร.

วิเชียร เกตุสิงห์. (2538, กุมภาพันธ์ – มีนาคม). ค่าเฉลี่ยกับการแปลความหมาย : เรื่องง่าย ๆ ที่บางครั้งก็พลาดได้. ข่าวสารการวิจัยการศึกษา. 18 (3): 8-11.

ศราวุธ พันธ์ขาว. (2531). ถนนอันตราย. กรุงเทพฯ: วัฒนชัยการพิมพ์.

- ศรีสมร การร่อน. (2539). สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากการจักรยานยนต์ของผู้ป่วยโรงพยาบาล
ลำพูน. วิทยานิพนธ์ วท.ม (สาธารณสุขศาสตร์) เชียงใหม่: บัณฑิตวิทยาลัย
มหาวิทยาลัยเชียงใหม่. ถ่ายเอกสาร.
- ศูนย์ข้อมูล สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2548). สถิติอุบัติเหตุจราจรทางบก. กรุงเทพฯ: ไม่ระบุ
เลขหน้า.
- ศูนย์ข้อมูล ศูนย์นเรนทร. สถิติผู้ประสบอุบัติเหตุ. 2548. ไม่ระบุหน้า.
- สถานีตำรวจอำเภอเกาะสมุย. (2546). สถิติและประเภทยานพาหนะ. ฝ่ายทะเบียน.
- สุจิตรา ทัดเทียม. (2547). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัยของ
ผู้ขับขี่จักรยานยนต์. วิทยานิพนธ์. วท.ม. (สาธารณสุขศาสตร์) กรุงเทพฯ:
มหาวิทยาลัยมหิดล. ถ่ายเอกสาร
- สุณี รักษาเกียรติศักดิ์. (2539). การวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วย SPSS. กรุงเทพฯ :
สำนักคอมพิวเตอร์ มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.
- สุภาค ระพีพันธ์. (2537). ความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติและความรู้กับการใช้เข็มขัดนิรภัยของ
ขับขี่รถยนต์ ในกรุงเทพฯ. วิทยานิพนธ์. วท.ม.(จิตวิทยาอุตสาหกรรม).
กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์. ถ่ายเอกสาร.
- สำนักงานขนส่งทางบกอำเภอเกาะสมุย. (2546). สถิติและประเภทยานพาหนะ. ฝ่ายทะเบียน
สำนักงานตำรวจแห่งชาติ.(2542) รายงานประจำปี2541. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ตำรวจ. 79-89.
- สำนักงานที่ว่าการอำเภอเกาะสมุย. (2546). บรรยายสรุปอำเภอเกาะสมุย. ฝ่ายการปกครอง.
- สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสุราษฎร์ธานี. (2546). เอกสารประกอบการนำเสนอการตรวจ
ราชการและนิเทศงานกรณีปกติจังหวัดสุราษฎร์ธานี รอบที่ 1/2546 :สุราษฎร์ธานี:
สำนักงานสาธารณสุข จังหวัดสุราษฎร์ธานี.
- อนงค์นาฏ พุฒลา. (2533). สวัสดิศึกษา. สกลนคร: สกลนครคอมพิวเตอร์.
- อลิสรา จันทรเรือง. (2545). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่
รถจักรยานยนต์ของนักเรียนวิทยาลัยเทคนิคจังหวัดสุพรรณบุรี. ปริญญาานิพนธ์ ศศ.ม.
(จิตวิทยาชุมชน). กรุงเทพฯ: บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยศิลปากร. ถ่ายเอกสาร.
- เอมอัชฌา วัฒนบุรานนท์. (2539) สวัสดิศึกษา กรุงเทพฯ: จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- Bandury, A. (1977). *Social Learning Theory*. New Jersey: Prentice – Hall.
- Chiu. Wen-Ta0. (1989). *Epidemiology of head injury in Hualien County, Taiwan.:*
Abstract (Online). Accessed 24 June 2004. Available from
<http://thailis.uni.net.th/dao/detail.nsp>.
- Decicco, Ingrid Moberg. (1987). Traffic Safty and Connotative Meanings. of 18 to 22
Year Old Drivers. *Dissertation, Ph.d. (Health Education)* USA: Columbia
University. Photocopied.

- Godenson, Robert M. (1984). *Longman Dictionary of Psychology and Psychology*. New York: Longman .
- Montgomery , Robert Elba. (1985). *Drivers' Perception of Right of Way at Uncontrolled Intersections*: Abstract (Online). Accessed 24 June 2004. Available from <http://thailis.uni.net.th/dao/detail.nsp>.
- Li, M.R. (1998). Risk Factors for motorcycle crashes in an Urban and a Rural Area: a Cohort Study. *Dissertation, Ph. D.(Epidemiology)*. Baltimore: The school of Hygeine and Public Health of The Johns Hopkins. Photocopied.
- Shaver, Relly G. (1977). *Principle of Social Psychology*. Cambrige: Wintrop .
- Thygerson. Alton L. (1977). *Accident and Disasters*. New Jersey: Prentice Hall.
- Tight. Miler. (1988). "Accident Involvement and Exposure to Risk for Children as Pedestrians on Urban Road" *Dissertation Abstract International*.
- Yamane, Taro. (1967). *Statistic: Introductory Analysis*. 2nd ed. New York: Harper and Row.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

รายนามผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือวิจัย
หนังสือขอความอนุเคราะห์ในการทำวิจัย

รายชื่อผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือ

- | | |
|-----------------------------------|--|
| 1. พตท. หญิง ประภาพรณ เปลี่ยนแก้ว | อาจารย์วิทยาลัยพยาบาลตำรวจ
โรงพยาบาลตำรวจแห่งชาติ |
| 2. อาจารย์พิมพ์พร ตีธรรมเจริญ | อาจารย์ภาควิชาสุขศึกษา คณะพลศึกษา
มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ |
| 3. นายอนุ เจริญวงศ์ระยับ | เจ้าหน้าที่นโยบาย และแผนงาน
กองแผนงาน มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ |
| 4. นายแพทย์ วุฒิชัย จตุทอง | นายแพทย์ 7 หัวหน้ากลุ่มสนับสนุนวิชาการ
โรงพยาบาลเลิดสิน กรมการแพทย์
กระทรวงสาธารณสุข |
| 5. ดร. อุไรวรรณ พรทวิวุฒิ | เภสัชกร 8 กลุ่มงานเภสัชกรรม
โรงพยาบาลเลิดสิน
กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข |
| 6. ดร. พรทิพย์ ทยานันท์ | พยาบาลวิชาชีพ 7 กลุ่มภารกิจบริการวิชาการ
โรงพยาบาลเลิดสิน
กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข |
| 7. ดร. นวลพรรณ เอี่ยมตระกูล | พยาบาลวิชาชีพ 7 กลุ่มภารกิจบริการวิชาการ
โรงพยาบาลเลิดสิน
กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข |
| 8. นางนิตยา ภูริพันธุ์ | พยาบาลวิชาชีพ 8 กลุ่มภารกิจบริการวิชาการ
โรงพยาบาลเลิดสิน
กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข |

ภาคผนวก ข

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล

ใบยินยอมเข้าร่วมการวิจัย (Consent form)

การวิจัยเรื่อง **ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์**
แผนกอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาลเลิดสิน

วันที่ให้คำยินยอม วันที่.....เดือน.....พ.ศ.

ก่อนที่จะลงนามในคำยินยอมให้ทำการวิจัย ข้าพเจ้าได้รับการอธิบายจากผู้วิจัย ถึงวัตถุประสงค์ของการทำวิจัย วิธีการวิจัย ข้อดีหรือข้อเสียอาจเกิดขึ้นจากการทำวิจัยที่มีผลกระทบต่อข้าพเจ้า รวมทั้งประโยชน์ที่เกิดขึ้นจากการทำวิจัยอย่างละเอียด และมีความเข้าใจดีแล้ว

ผู้วิจัยรับรองว่าจะตอบคำถามต่างๆ ที่ข้าพเจ้าสงสัยด้วยความเต็มใจไม่ปิดบังซ่อนเร้นจนข้าพเจ้าพอใจ

ข้าพเจ้ามีสิทธิที่จะบอกเลิกการเข้าร่วมในโครงการวิจัยนี้เมื่อใดก็ได้ และเข้าร่วมโครงการนี้โดยสมัครใจ และการบอกเลิกการเข้าร่วมการวิจัยนี้ จะไม่มีผลต่อการรักษาโรคที่ข้าพเจ้าจะพึงได้รับต่อไป

ผู้วิจัยรับรองว่าจะเก็บข้อมูลเกี่ยวกับข้าพเจ้าเป็นความลับและจะรายงานในรูปผลการวิจัย การเปิดเผยข้อมูลเกี่ยวกับตัวข้าพเจ้าต่อหน่วยงานต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกระทำได้เฉพาะกรณีที่ได้รับการยินยอมจากข้าพเจ้าเท่านั้น

ข้าพเจ้าได้อ่านข้อความข้างต้นแล้ว และมีความเข้าใจดีทุกประการ และลงนามในใบยินยอมนี้ด้วยความเต็มใจ

ลงนาม.....ผู้ยินยอม

(.....)

ลงนาม.....พยาน

(.....)

ลงนาม

(นางนิภา เสียงสืบชาติ)

พยาบาลวิชาชีพ 7

กลุ่มงานการกิจบริการวิชาการ

โรงพยาบาลเลิดสิน กรมการแพทย์

กระทรวงสาธารณสุข

แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
แผนกอุบัติเหตุฉุกเฉินโรงพยาบาลเลิดสิน

คำชี้แจง แบบสอบถามนี้มีทั้งหมด 6 ตอน คือ

- ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามและสภาพแวดล้อมบนถนนขณะเกิดอุบัติเหตุ
- ตอนที่ 2 ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร
- ตอนที่ 3 เจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์
- ตอนที่ 4 ความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ขณะเกิดอุบัติเหตุ
- ตอนที่ 5 พฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์
- ตอนที่ 6 สภาพยานพาหนะขณะเกิดอุบัติเหตุ

คำชี้แจงในแบบสอบถาม

คำตอบที่ได้ ไม่มีผลกระทบประการใดต่อผู้ตอบแบบสอบถาม เนื่องจากเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาวิจัยซึ่ง ผลการวิจัยจะเป็นประโยชน์และมีคุณค่าอย่างยิ่งในการนำไปเป็นข้อมูลพื้นฐานเพื่อการวางแผนจัดรูปแบบการให้สุศึกษา ปรับปรุงกิจกรรมต่างๆ และให้การช่วยเหลือผู้ที่ได้รับบาดเจ็บจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ให้มีประสิทธิภาพมากยิ่งขึ้น ดังนั้น จึงใคร่ขอความร่วมมือจากท่านในการตอบแบบสอบถามทุกข้อ โดยแสดงความคิดเห็นให้ตรงกับความเป็นจริงของท่านมากที่สุด และขอขอบคุณทุกท่านที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามเป็นอย่างดี

นางนิภา เสียงสืบชาติ

พยาบาลวิชาชีพ 7

กลุ่มงานภารกิจบริการวิชาการ

โรงพยาบาลเลิดสิน กรมการแพทย์

กระทรวงสาธารณสุข

หมายเลขผู้ตอบแบบสอบถาม () () ()

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

คำชี้แจง ให้ทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่าง () ให้ตรงกับความเป็นจริงมากที่สุด

1. เพศ

() ชาย () หญิง

2. อายุ.....ปี (ระบุอายุจำนวนเต็ม)

3. สถานภาพสมรส

() โสด

() คู่

() หม้าย / หย่า / แยกกันอยู่

4. ระดับการศึกษา

() ต่ำกว่าประถมศึกษา

() ประถมศึกษา

() มัธยมศึกษา

() อนุปริญญา หรือเทียบเท่า

() อุดมศึกษา

() สูงกว่า อุดมศึกษา

5. อาชีพ

() รับจ้าง

() รับราชการ/ รัฐวิสาหกิจ

() ค้าขาย

() นักเรียน/นักศึกษา

() แม่บ้าน

() ว่างงาน

() อื่น ๆ ระบุ.....

6. รายได้ต่อเดือน

- () ต่ำกว่า 3,000 บาท
 () 3,001 – 8,000 บาท
 () 8,001 – 13,000 บาท
 () สูงกว่า 13,000 บาท

7. มีโรคประจำตัว

- () ไม่มี
 () มี
 () โรคลมชัก () โรคไมเกรน
 () โรคความดันโลหิตสูง () โรคหัวใจ
 () ปัญหาบอดสี สีที่ผิดจากธรรมชาติ คือสี.....
 () อื่นๆ ระบุ

8. ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์

- () น้อยกว่า 1 ปี
 () 1 ถึง 4 ปี
 () 5 ถึง 10 ปี
 () มากกว่า 10 ปี

9 ใบอนุญาตในการขับขี่รถจักรยานยนต์

- () มี () ไม่มี

10. ท่านได้รับใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์

- () โดยการสอบ () ไม่ได้สอบ ได้มาโดย (ระบุ).....

11. การเป็นเจ้าของรถ

- () เป็นเจ้าของรถ () รถยืม () รถเช่า () รถของบริษัทหรือร้านค้า

12. ท่านมีหมวกนิรภัยเป็นของตนเองหรือไม่

- () มี () ไม่มี

13. ประวัติการได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในรอบ 2 ปีที่ผ่านมา

() เคย ระบุจำนวนครั้ง.....

() ไม่เคย

14. ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุ (ตอบตามความเป็นจริง)

ก. เกี่ยวกับการขับขี่

() การออกรถ

() ถอยหลัง

() ขณะชะลอและหยุดรถ

() การวิ่งทางตรง

() การเลี้ยวรถ

() วิ่งแยก

() วิ่งทางโค้งหรือผ่านวงเวียน

() ลื่นไถล

ข. เกี่ยวกับกฎจราจร

() การแซงรถและผ่านขึ้นหน้า

() วิ่งสวนทางรถวิ่ง

() วิ่งตัดหน้ารถคันอื่น

() วิ่งเร็วเกินกำหนด

() วิ่งฝ่าฝืนสัญญาณจราจร

ค. เกี่ยวกับคู่กรณี

() เสียหลักล้มเอง

() ชนคน สัตว์ หรือสิ่งของ ระบุ

() ชนกับรถอื่น ระบุ

() อื่นๆ ระบุ

15. สภาพแวดล้อมบนท้องถนนขณะเกิดอุบัติเหตุ

15.1 พื้นผิวถนนขรุขระ () ดี () ไม่ดี ระบุ

15.2 การคับคั่งการจราจร () ดี () ไม่ดี ระบุ

15.3 สัญญาณไฟจราจร () ดี () ไม่ดี ระบุ

15.4 ถนนลื่น () ดี () ไม่ดี ระบุ

15.5 ป้ายจราจร () ดี () ไม่ดี ระบุ

15.6 แสงสว่าง () ดี () ไม่ดี ระบุ

15.7 ความชัดเจนในการมองเห็น () ดี () ไม่ดี ระบุ

16. วันที่เกิดอุบัติเหตุ

() จันทร์ () อังคาร () พุธ () พฤหัสบดี () ศุกร์ () เสาร์ () อาทิตย์

17. เวลาที่เกิดอุบัติเหตุ

ระบเวลา.....น.

18. บริเวณร่างกายที่ได้รับบาดเจ็บจากการเกิดอุบัติเหตุ (ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

- | | |
|-----------------------------------|---------------------|
| () ศีรษะ | () ท้อง |
| () หน้า | () แขนซ้าย |
| () คอ | () แขนขวา |
| () ออก | () ขาซ้าย |
| () หลัง | () ขาขวา |
| () สะโพกซ้าย | () อื่นๆ ระบ |
| () สะโพกขวา | |
| () บาดเจ็บรุนแรงต้องนอนโรงพยาบาล | |

19. ความเสียหายที่เกิดขึ้น

ค่ารักษาจำนวน.....บาท

ค่าซ่อมรถจำนวน.....บาท

ตอนที่ 2 ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร

คำชี้แจง ให้เขียนเครื่องหมาย ✓ หน้าข้อ ก. ข. ค. ง. เพียงข้อเดียว

1. ข้อใดคือความหมายของกฎจราจร ($\bar{x} = .41, s = .49$)

- ก. หลักปฏิบัติในการขับขี่
- ข. การสัญจรไปมาของยานพาหนะ
- ค. การใช้ทางของผู้ขับขี่ และคนเดินเท้า
- ง. ไม่ทราบ

2. เครื่องหมาย  หมายความว่าอย่างไร ($\bar{x} = .43, s = .50$)

- ก. ห้ามเข้า
- ข. ห้ามจอดรถ
- ค. ห้ามหยุดรถ
- ง. ห้ามรถทุกชนิด

3. เครื่องหมาย  หมายความว่าอย่างไร ($\bar{x} = .59, s = .49$)

- ก. ห้ามเข้า
- ข. ห้ามจอดรถ
- ค. ห้ามหยุดรถ
- ง. ห้ามรถทุกชนิด

4. เครื่องหมาย  หมายความว่าอย่างไร ($\bar{x} = .61, s = .49$)

- ก. ให้ชิดขวา
- ข. ให้ชิดซ้าย
- ค. ให้เลี้ยวขวา
- ง. ให้เลี้ยวซ้าย

5. เครื่องหมาย  หมายความว่าอย่างไร ($\bar{x} = .59, s = .49$)

- ก. ห้ามกลับรถ
- ข. ห้ามเลี้ยวรถ
- ค. ให้รถทางซ้ายมาก่อน
- ง. ให้รถสวนทางมาก่อน

6. เครื่องหมาย  หมายความว่าอย่างไร ($\bar{x} = .64, s = .48$)
- ห้ามแซง
 - ห้ามเลี้ยวรถ
 - ห้ามกลับรถ
 - ห้ามสวนทาง
7. เครื่องหมาย  หมายความว่าอย่างไร ($\bar{x} = .57, s = .50$)
- .เขตบังคับจำกัดความเร็ว 50 กิโลเมตร/ชั่วโมง
 - . จำกัดความสูง 50 เมตร
 - . จำกัดน้ำหนัก 50 กิโลกรัม
 - . สุดเขตบังคับความเร็ว 50 กิโลเมตร/ชั่วโมง
8. การออกรถในการขับขีรถจักรยานยนต์ควรปฏิบัติอย่างไร ($\bar{x} = .33, s = .47$)
- ให้สัญญาณมือ
 - มองกระจกหลัง
 - ให้สัญญาณไฟกระพริบ
 - ไม่ทราบ
9. การเลี้ยวซ้าย ในการขับขีรถจักรยานยนต์ ควรปฏิบัติอย่างไร ($\bar{x} = .55, s = .50$)
- ลดความเร็วและมองกระจกดูด้านหลัง
 - ให้สัญญาณมือ และสัญญาณไฟด้านขวา
 - ให้สัญญาณมือ และสัญญาณไฟด้านซ้าย
 - ให้สัญญาณไฟกระพริบ
10. การให้สัญญาณไฟของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ควรให้เมื่อใด ($\bar{x} = .50, s = .50$)
- จอดข้างทาง
 - ขณะวิ่งทางตรง
 - ขณะวิ่งในวงเวียน
 - ให้รถทางโทไปก่อน

11. การขับรถผ่านทางร่วม ทางแยก ควรปฏิบัติอย่างไร ($\bar{x} = .32, s = .47$)
- วิ่งรถแซงขึ้นหน้า
 - ให้สัญญาณมือ มองซ้าย-ขวา
 - ให้สัญญาณมือ และมองกระจกดูด้านหลัง
 - หยุดรถมองซ้าย ขวา ออกรถเมื่อรกรว่าง
12. การขับรถเมื่อเข้าใกล้ทางแยก ทางข้าม เส้นทางให้รถหยุด และวงเวียนควรปฏิบัติอย่างไร ($\bar{x} = .67, s = .47$)
- ให้สัญญาณมือ
 - ลดความเร็วลง
 - ให้รถทางโทไปก่อน
 - มองกระจกดูด้านหลัง
13. การขับแซง และผ่านขึ้นหน้าในการขับขีรถจักรยานยนต์ควรขับเช่นไร ($\bar{x} = .45, s = .50$)
- ให้สัญญาณไฟกระพริบซ้าย แซงขวาได้เลย
 - ให้สัญญาณไฟกระพริบขวา แซงซ้ายได้เลย
 - ให้สัญญาณไฟกระพริบทางขวา และแซงขวาได้เลย
 - ให้สัญญาณไฟกระพริบทางซ้ายและแซงซ้าย
14. การห้ามแซงขึ้นหน้ารถคันอื่น ในกรณีใด ($\bar{x} = .59, s = .49$)
- มีฝุ่น
 - มีป้ายจราจรห้ามแซง
 - ภายในระยะ 50 เมตร ก่อนถึงทางข้าม
 - สามารถขับแซงได้ไม่มีข้อห้าม
15. ในกรณีที่ขับขีรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วปกติท่านคิดว่าควรขับในเลนใด ($\bar{x} = .63, s = .48$)
- เลนซ้าย
 - เลนขวา
 - เลนใดก็ได้
 - เลนกลาง

ตอนที่ 3 เจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์

คำชี้แจง ท่านมีความคิดเห็นเกี่ยวกับข้อความต่อไปนี้หรือไม่ (ได้แก่ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง) แล้วทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างที่ตรงกับความคิดเห็นและความรู้สึกของท่านเพียงข้อเดียว

ข้อความ	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่ แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง
1. การขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขต กรุงเทพฯ 70 กิโลเมตร ต่อชั่วโมง เป็น ความเร็วที่ปลอดภัย	$\bar{x} = 2.46$	$s = 1.086$			
2. การขับขี่ด้วยความเร็วสูงไม่เป็น อันตรายถ้าระมัดระวัง	$\bar{x} = 3.51$	$s = 1.196$			
3. การขับขี่ด้วยความเร็วสูงสามารถ ควบคุมได้ ถ้ามีความมั่นใจ	$\bar{x} = 3.60$	$s = .995$			
4. ขณะการจราจรติดขัดสามารถขับ รถจักรยานยนต์ แทรกไปในช่องทางที่ สามารถไปได้	$\bar{x} = 2.50$	$s = .955$			
5. การมีประสบการณ์ขับขี่ รถจักรยานยนต์มาหลายปีทำให้ สามารถขับขี่ด้วยความเร็ว	$\bar{x} = 3.25$	$s = .979$			
6. การตรวจสอบสภาพรถก่อนการขับขี่ ทุกครั้งเป็นภาระและเสียเวลา	$\bar{x} = 3.68$	$s = 1.013$			
7. การดื่มเหล้าและเบียร์เล็กน้อยไม่มี ผลต่อ การขับขี่	$\bar{x} = 3.81$	$s = 1.095$			
8. ขับขี่รถโดยไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ก็สามารถขับขี่ได้อย่างปลอดภัย	$\bar{x} = 3.89$	$s = 1.196$			
9. การขับขี่ด้วยความเร็วปกติขณะฝน ตกไม่เกิดอันตรายถ้าขับขี่ด้วยความ ระมัดระวัง	$\bar{x} = 3.27$	$s = 1.180$			
10. การสวมหมวกนิรภัยทำให้การ มองเห็นและ การได้ยินสิ่งรอบตัวไม่ ชัดเจน	$\bar{x} = 3.35$	$s = 1.043$			

ข้อความ	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็น ด้วย	ไม่ แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง
11. การขับขี่รถจักรยานยนต์ช่องซ้าย สุดไม่ปลอดภัยเนื่องจากมีโอกาสตก ไหล่ทางได้	$\bar{x} = 3.40$	$s = 1.057$			
12. การขับรถจักรยานยนต์ซ้อนท้ายก็ คนก็ได้ถ้าขับขี่อย่างระมัดระวัง	$\bar{x} = 3.96$	$s = 1.065$			
13. เมื่อถึงทางเลี้ยวถ้าขับช้าๆ และไม่มี รถอื่นตามมาก็สามารถเลี้ยวได้	$\bar{x} = 2.47$	$s = 1.124$			
14. เมื่อถนนว่าง ท่านสามารถขับรถ ด้วยความเร็วไม่จำกัด	$\bar{x} = 3.79$	$s = 1.043$			

ตอนที่ 4 ความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ขณะเกิดอุบัติเหตุ

คำชี้แจง ขณะเกิดอุบัติเหตุ ท่านมีสภาวะทางกายและสภาวะทางจิตต่อไปนี้หรือไม่ อย่างไร แล้วทำ
เครื่องหมาย ✓ ในช่องที่ตรงกับความเป็นจริงของท่านเพียงข้อเดียว พร้อม ไม่พร้อม

ข้อความ	พร้อม	ไม่พร้อม
สภาวะกาย		
1. ท่านดื่มสุราหรือเบียร์ก่อนแล้วขับขี่รถจักรยานยนต์	$\bar{x} = .64$	$s = .481$
2. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ เกิน 4 ชั่วโมงโดยไม่หยุดพัก	$\bar{x} = .77$	$s = .424$
3. ท่านทำงานต่อเนื่องนานมากกว่า 8 ชั่วโมง ทำให้อ่อนเพลีย	$\bar{x} = .77$	$s = .424$
4. ท่านอดนอน	$\bar{x} = .84$	$s = .364$
5. ท่านรับประทานยาอื่นที่ทำให้ง่วงนอน เช่น ยาหวัด, แก้แพ้	$\bar{x} = .94$	$s = .243$
6. ท่านมีความผิดปกติเกี่ยวกับการได้ยิน (หูตึง , หูหนวก)	$\bar{x} = .96$	$s = .203$
สภาวะจิต		
1. ท่านมีความรู้สึกไม่พอใจ และโกรธ	$\bar{x} = .80$	$s = .401$
2. มีอารมณ์ หงุดหงิด เบื่อหน่าย	$\bar{x} = .69$	$s = .464$
3. มีความรู้สึกเร่งรีบ	$\bar{x} = .44$	$s = .490$
4. มีความรู้สึกวิตกกังวล เครียด	$\bar{x} = .57$	$s = .496$
5. ใจลอยคิดอะไรเพี้ยนอยู่เลยไม่มีสมาธิ	$\bar{x} = .64$	$s = .480$
6. พุดคุยกับคนซ้อนท้ายขณะขับ	$\bar{x} = .87$	$s = .338$
7. พุดโทรศัพท์ขณะขับรถ	$\bar{x} = .92$	$s = .276$

ตอนที่ 5 พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์

คำชี้แจง ท่านมีการปฏิบัติเกี่ยวกับข้อความต่อไปนี้หรือไม่ (ได้แก่ปฏิบัติทุกครั้ง ปฏิบัติบางครั้ง ไม่ปฏิบัติ) แล้วทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องว่างที่ตรงกับความเป็นจริงในการปฏิบัติ

ข้อความ	ปฏิบัติ ทุกครั้ง	ปฏิบัติ บางครั้ง	ไม่ปฏิบัติ
1. ขณะเลี้ยวรถก่อนออกรถ ท่านให้สัญญาณมือและมองกระจกหลัง	$\bar{x} = 1.42$	$s = .565$	
2. เมื่อท่านจะแซงรถคันหน้า ท่านขับรถแซงด้านซ้าย	$\bar{x} = 1.29$	$s = .582$	
3. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์แซงคันอื่น ตรงทางโค้ง	$\bar{x} = 1.58$	$s = .538$	
4. ท่านมองกระจกหลังในการจอดรถ และถอยรถ	$\bar{x} = 1.28$	$s = .710$	
5. ท่านหยุดรถจักรยานยนต์พร้อมทางม้าลายหรือหยุดเลยเส้นเนื่องจากขับเร็วและเบรกไม่ทัน	$\bar{x} = 1.43$	$s = .596$	
6. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรสีแดงในบางสถานการณ์ เช่น ไม่มีรถบนถนน	$\bar{x} = 1.56$	$s = .530$	
7. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ตัดหน้ารถคันอื่นในระยะกระชั้นชิด	$\bar{x} = 1.65$	$s = .556$	
8. ท่านให้ทางกับรถที่เปิดสัญญาณไฟขอทาง	$\bar{x} = 1.33$	$s = .713$	
9. ท่านให้สัญญาณก่อนจะจอดหรือหยุดรถจักรยานยนต์ข้างทาง	$\bar{x} = 1.44$	$s = .626$	
10. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยมือข้างเดียวอีกข้างหนึ่งถือของอื่น	$\bar{x} = 1.36$	$s = .639$	
11. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์โดยด้านหน้าบรรทุกของหนัก	$\bar{x} = 1.38$	$s = .607$	
12. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ ตามหลังรถคันข้างหน้าอย่างกระชั้นชิด	$\bar{x} = 1.18$	$s = .608$	
13. ท่านชะลอความเร็วเมื่อขับรถผ่านย่านชุมชนโรงเรียน และทางม้าลาย	$\bar{x} = 1.24$	$s = .638$	
14. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ผ่านทางแยกด้วยความเร็วสูง	$\bar{x} = 1.42$	$s = .685$	
15. ในขณะที่ฝนตกหนัก ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วปกติ	$\bar{x} = 1.50$	$s = .609$	
16. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนเพื่อแสดงความสามารถให้เพื่อนเห็น	$\bar{x} = 1.46$	$s = .692$	

ข้อความ	ปฏิบัติ ทุกครั้ง	ปฏิบัติ บางครั้ง	ไม่ปฏิบัติ
17. ท่านสวมหมวกนิรภัยและสายรัดที่คางขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	$\bar{x} = 1.58$	$s = .613$	
18. ท่านหลีกเลี่ยงการรับประทานยา ที่มีฤทธิ์ทำให้มีอาการง่วงซึมก่อนขับขี่รถจักรยานยนต์	$\bar{x} = 1.25$	$s = .765$	
19. ท่านหลีกเลี่ยงการดื่มเหล้าหรือเบียร์ ก่อนขับขี่รถจักรยานยนต์	$\bar{x} = 1.13$	$s = .763$	
20. เมื่อเกิดฝนตกหนักขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ท่านหยุดรถจักรยานยนต์หาที่หลบฝน	$\bar{x} = 1.17$	$s = .708$	
21. ท่านขับรถจักรยานยนต์ มีผู้นั่งซ้อนมากกว่า 1 คน	$\bar{x} = 1.34$	$s = .698$	
22. เมื่อสัญญาณไฟจราจร สีเหลืองปรากฏขึ้น ท่านพยายามเร่งความเร็ว	$\bar{x} = 1.27$	$s = .673$	
23. ขณะไถ่รถท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูง	$\bar{x} = 1.39$	$s = .650$	
24. ท่านปฏิบัติตามสัญญาณไฟจราจรอย่างเคร่งครัด	$\bar{x} = 1.32$	$s = .616$	
25. ท่านขับรถสวนทางรถวิ่ง	$\bar{x} = 1.25$	$s = .711$	
26. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ล้ำเส้นแบ่งช่องทาง	$\bar{x} = 1.35$	$s = .625$	

ตอนที่ 6 สภาพยานพาหนะขณะเกิดอุบัติเหตุ

คำชี้แจง ให้ทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องท้ายข้อความตามความเป็นจริงมากที่สุดเพียงข้อเดียว

ข้อความ	ใช้ได้ปกติ	ใช้ได้ไม่ปกติ
1. อายุของน้ำมันเครื่อง	$\bar{x} = .92$	$S = .272$
2. ระดับน้ำมันรถ	$\bar{x} = .94$	$S = .238$
3. สภาพหน้ายาง และแรงดัน ลมยาง	$\bar{x} = .78$	$S = .412$
4. โช้	$\bar{x} = .83$	$S = .378$
5. ระบบเบรก	$\bar{x} = .82$	$S = .581$
6. คลัทช์	$\bar{x} = .91$	$S = .285$
7. สภาพเครื่องยนต์	$\bar{x} = .84$	$S = .365$
8. ไฟหน้า	$\bar{x} = .84$	$S = .365$
9. ไฟเลี้ยว	$\bar{x} = .80$	$S = .397$
10. ไฟท้าย	$\bar{x} = .86$	$S = .348$
11. แบตเตอรี่	$\bar{x} = .91$	$S = .23$
12. ที่วางเท้า	$\bar{x} = .94$	$S = .244$
13. กระจกมองหลัง	$\bar{x} = .82$	$S = .386$

เฉลยแบบสอบถาม

เรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
แผนกอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาลเลิดสิน

ตอนที่ 2 ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร

ข้อ 1 ตอบ ก

ข้อ 2 ตอบ ค

ข้อ 3 ตอบ ข

ข้อ 4 ตอบ ก

ข้อ 5 ตอบ ง

ข้อ 6 ตอบ ก

ข้อ 7 ตอบ ง

ข้อ 8 ตอบ ก

ข้อ 9 ตอบ ค

ข้อ 10 ตอบ ก

ข้อ 11 ตอบ ข

ข้อ 12 ตอบ ข

ข้อ 13 ตอบ ค

ข้อ 14 ตอบ ข

ข้อ 15 ตอบ ก

ตอนที่ 3 เจตคติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์

เชิงบวก 1

เชิงลบ 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14

ตอนที่ 5 การปฏิบัติในการขับขี่รถจักรยานยนต์

เชิงลบ 1 4 8 9 13 17 18 19 20 24

เชิงลบ 2 3 5 6 7 10 11 12 14 15 16 21 22 23 25 26

ภาคผนวก ค

คุณภาพเครื่องมือ

ค่าอำนาจจำแนกและค่าความเชื่อมั่นของเครื่องมือ

ตาราง 22 ค่าอำนาจจำแนกเป็นรายข้อและค่าความเชื่อมั่นทั้งฉบับของแบบสอบถามพฤติกรรม
การขับขี่รถจักรยาน

ข้อ	ความรู้	เจตคติ	ความพร้อม สภาวะร่างกาย	ความพร้อม สภาวะจิต	การปฏิบัติ
1	.41	.29	.26	.43	.76
2	.43	.42	.34	.39	.76
3	.59	.44	.52	.34	.75
4	.61	.46	.56	.54	.75
5	.59	.35	.52	.60	.77
6	.64	.36	.24	.48	.75
7	.57	.26		.30	.75
8	.33	.44			.74
9	.55	.45			.75
10	.50	.49			.76
11	.32	.47			.75
12	.67	.22			.76
13	.45	.25			.76
14	.59	.44			.74
15	.63				.74
16					.74
17					.75
18					.74
19					.75
20					.75
21					.76
22					.75
23					.75
24					.75
25					.76
26					.76
27					.76
28					.76
ค่าความเชื่อมั่น	.33	.76	.67	.72	.76

ประวัติย่อผู้วิจัย

ประวัติย่อผู้วิจัย

ชื่อ สกุล	นางนิภา เสียงสืบชาติ
วันเดือนปีเกิด	3 มกราคม พ.ศ. 2504
สถานที่เกิด	อำเภอเมือง จังหวัดอุดรธานี
สถานที่อยู่ปัจจุบัน	110/42 ซ.วิสุทธิจิตร เขตจอมทอง ถ.เอกชัย แขวงบางขุนเทียน กรุงเทพมหานคร 10510
ตำแหน่งหน้าที่การงานปัจจุบัน	พยาบาลวิชาชีพ 7 กลุ่มการกิจบริการวิชาการ
สถานที่ทำงานปัจจุบัน	กลุ่มการกิจบริการวิชาการ โรงพยาบาลเลิดสิน กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข ถ.สีลม แขวงศรีเวียง เขตบางรัก กรุงเทพมหานคร

ประวัติการศึกษา

พ.ศ. 2520	มัธยมศึกษาตอนต้น จากโรงเรียนสตรีราชินูทิศ จังหวัดอุดรธานี
พ.ศ. 2523	มัธยมศึกษาตอนปลาย จากโรงเรียนอุดรพิทยานุกูล จังหวัดอุดรธานี
พ.ศ. 2525	ประกาศนียบัตรวิชาการพยาบาลและผดุงครรภ์ จากวิทยาลัยพยาบาลอุดรธานี
พ.ศ. 2530	ปริญญาพยาบาลศาสตรบัณฑิต จากวิทยาลัยพยาบาลนครราชสีมา
พ.ศ. 2549	วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสุขศึกษา จากมหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ