

การศึกษาปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ
จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา
มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา
Study of Risk factors in accident by riding
the motorcycle of the student in Rajabhat
Nakhon Ratchasima University

นางสาวอาทิมา ฮาสุงเนิน (Miss.Atima Hasungnoen)¹

นายเสมา ศรีเงิน (Mr.Sema Sringern)²

นายองอาจ เกตุโคกกรวด (Mr.Ongart Kedchokkrud)³

อาจารย์ที่ปรึกษา นางสาวสุภาวดี สุวิธรรมา (Miss. Suphawadee Suwithamma)⁴

อาจารย์ที่ปรึกษา นางสาวนิภาดา จรัสเอี่ยม (Miss.Niphada Charatiam)⁵

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อ 1. ศึกษาปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา 2. ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านบุคคล ด้านพฤติกรรม ด้านสภาพแวดล้อม และด้านรถจักรยานยนต์ กับความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา 3. เปรียบเทียบปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา จำแนกตาม เพศ อายุ ชั้นปี การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ และประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 4. ศึกษาสาเหตุและแนวทางในการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา กลุ่มตัวอย่าง คือ นักศึกษาระดับปริญญาตรี ชั้นปีที่ 1 - 4 ภาคปกติ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา ปีการศึกษา 2560 จำนวน 372 คน ซึ่งใช้วิธีการสุ่มแบบชั้นภูมิ (Stratified Random Sampling) เครื่องมือที่ใช้คือ แบบสอบถาม สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน การวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ สถิติทดสอบค่าที และการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว ผลการวิจัย พบว่า 1. ระดับความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุโดยภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.14$) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ทุกด้านมีระดับความเสี่ยงอยู่ในระดับปานกลาง 2. การศึกษาความสัมพันธ์ของ

¹สาขาวิชาเคมี คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา จังหวัดนครราชสีมา 30000

¹Chemistry Program, Faculty of Science and Technology, Nakhon Ratchasima Rajabhat University, Nakhon Ratchasima, 30000

ปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า ทั้ง 4 ด้าน มีความสัมพันธ์กันในทิศทางบวก โดยด้านที่มีความสัมพันธ์กันมากที่สุด คือ ด้านพฤติกรรมกับด้านรถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01 3. การเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ โดยภาพรวม พบว่า ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 แต่เมื่อพิจารณาจำแนกตามอายุ พบว่า โดยภาพรวมแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ 0.05 4. สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากความประมาทในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 5. แนวทางในการแก้ไขปัญหการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า ควรระมัดระวังและไม่ประมาทขณะขับขี่

คำสำคัญ: ปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

Abstract

This research is a study of risk factors in accident by riding the motorcycle of the student in Rajabhat Nakhon Ratchasima University was purposed to 1) study of risk factors in accident by riding the motorcycle of the student in Rajabhat Nakhon Ratchasima University, 2) study of correlation between personal factors, behavior, environment and the motorcycle and risk to accident by riding the motorcycle of the student in Rajabhat Nakhon Ratchasima University, 3) compare of risk factors in accident by riding the motorcycle of the student in Rajabhat Nakhon Ratchasima University that divided by gender, age, class level, licensed the motorcycle and experience of motorcycle riding, 4) study of the cause of accident and solutions for accident by riding the motorcycle of the student in Rajabhat Nakhon Ratchasima University. The sampling group that used in the research such as the student of Bachelor, class level 1-4, Normal Semester of Rajabhat Nakhon Ratchasima University, Academic Year 2017 for 372 students by Stratified Random Sampling, the tool that used is the questionnaire and analyzed the data by calculate of frequency, percentage, means, standard deviation, Correlation Analysis, T-test and One-Way ANOVA. The research results found that; 1. Level of risk factors to accident in overall was in a medium level ($\bar{X} = 3.14$) when consider by side is found that all sides that was in a medium level, 2. Study of correlation of risk factors to accident is found that all of 4 sides has a positive correlation by the most correlation is behavior and motorcycle in significant statistic level of 0.01, 3. Comparison of the difference of risk factors to accident in overall is found that was not differed in significant statistic level of 0.05 when divided by gender is found that in overall is found that was differed in significant statistic level of 0.05, 4. Cause of accident was occurred by inconsideration of riding the motorcycle, 5. Solutions for accident is found that should be awareness and precaution while riding the motorcycle.

Keywords: Risk in accident by riding the motorcycle

บทนำ

การพัฒนาวิถีชีวิตของมวลมนุษยโลกที่เริ่มจากการดำเนินชีวิตแบบคนป่าคนดอยมาสู่ชีวิตคนเมือง มีการเปลี่ยนแปลงด้านความเป็นอยู่จากการพึ่งพาตัวเองมาสู่ยุควิทยาการเฟื่องฟู ส่งผลต่อด้านความสะดวกสบายจากสิ่งประดิษฐ์ต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้น แต่ก็ทำให้มนุษย์ต้องเผชิญกับผลพลอยจากสิ่งประดิษฐ์เหล่านั้น เช่น เครื่องจักรกล สารเคมีสารพิษต่าง ๆ และโดยเฉพาะพาหนะที่ใช้อำนวยความสะดวกในการเดินทาง ทำให้มนุษย์ต้องประสบภัยอันตรายมากมาย ในการดำเนินชีวิตประจำวัน ทั้งก่อให้เกิดความสูญเสียทั้งทางตรงและทางอ้อม โดยเฉพาะการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนนในการเดินทาง

การศึกษาการเปรียบเทียบอัตราการตายบนท้องถนนของประเทศต่าง ๆ ทั่วโลกซึ่งจัดทำโดยองค์การอนามัยโลกและนักวิชาการ ในรายงานปี 2556 และ 2557 พบว่าประเทศไทยติดลำดับต้น ๆ ของโลกในเรื่องอัตราการตายบนท้องถนน และรายงานปี 2558 ประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนมากที่สุดในโลก โดยมีการเสียชีวิต 36.2 คน ต่อประชากร 1 แสนคน ส่วนลำดับ 2 รองมาคือประเทศมาเลเซีย ซึ่งเสียชีวิต 35 คน ต่อประชากร 1 แสนคน (พิชาย รัตนดิลก ณ ภูเก็ต, 2558) ซึ่งปัญหาอุบัติเหตุจราจรและความปลอดภัยบนท้องถนนเป็นปัญหาสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อในด้านเศรษฐกิจ สังคม และการสาธารณสุขของประเทศไทยเป็นอย่างมาก โดยการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ในช่วงปี 2556-2559 มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากรถจักรยานยนต์มากที่สุด เกิดขึ้นเฉลี่ย 305,150 ครั้งต่อปี คิดเป็นร้อยละ 97.09 ของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน มีผู้เสียชีวิตเฉลี่ยปีละ 9,152 ราย หรือคิดเป็น 25 รายต่อวัน ซึ่งสูงกว่าประเทศอุตสาหกรรมถึง 4 เท่า และมีผู้ได้รับบาดเจ็บเฉลี่ยไม่ต่ำกว่าปีละ 305,047 ราย คิดเป็นมูลค่าความสูญเสียการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากรถจักรยานยนต์เฉลี่ยประมาณ 436,229,976 บาทต่อปี (สำนักงานสถิติแห่งชาติและศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ ThaiRSC, 2560) จังหวัดนครราชสีมาเป็นจังหวัดที่มีพื้นที่มากที่สุดในประเทศไทย มีจำนวนประชากรมากเป็นอันดับสองของประเทศ รองมาจากกรุงเทพมหานคร ซึ่งในเขตอำเภอเมืองนครราชสีมา มีจำนวนประชากรหนาแน่นมากที่สุดของจังหวัด ส่งผลให้การจราจรเกิดความแออัด และมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้นเป็นอันดับต้น ๆ ของประเทศไทย มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมาเป็นสถาบันอุดมศึกษาตั้งอยู่ในเขตอำเภอเมืองจังหวัดนครราชสีมา มี

จำนวนนักศึกษาระดับปริญญาตรี ชั้นปีที่ 1-5 ภาคปกติ ในปีการศึกษา 2560 จำนวนรวมทั้งหมด 15,290 คน ซึ่งมหาวิทยาลัยมีหอพักภายใน แต่ยังไม่เพียงพอต่อจำนวนนักศึกษาจึงทำให้นักศึกษาส่วนใหญ่ต้องพักอยู่หอพักของเอกชน ที่อยู่บริเวณใกล้ ๆ รอบมหาวิทยาลัย โดยใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทาง ดังนั้นนักศึกษาจึงมีความเสี่ยงอย่างมากที่จะเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรบนท้องถนนทั้งภายในและภายนอกมหาวิทยาลัย

ด้วยเหตุผลดังกล่าว ทางคณะผู้วิจัยจึงมีความสนใจที่จะศึกษาปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา และศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านบุคคล ด้านพฤติกรรม ด้านสิ่งแวดล้อม และด้านรถจักรยานยนต์ ของปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา เพื่อนำข้อมูลที่ได้จากการศึกษา ไปใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานให้นักศึกษาได้ตระหนักถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ และเป็นแนวทางในการควบคุม ป้องกัน และลดการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ให้กับนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมาต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา
2. เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านบุคคล ด้านพฤติกรรม ด้านสภาพแวดล้อม และด้านรถจักรยานยนต์ ของปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา
3. เพื่อเปรียบเทียบปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา จำแนกตาม เพศ อายุ ชั้นปี การมีใบอนุญาตขับซิ่งรถจักรยานยนต์ และประสบการณ์ในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์
4. เพื่อศึกษาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ และแนวทางในการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ มีรายละเอียดเกี่ยวกับวิธีดำเนินการวิจัยดังต่อไปนี้

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
2. เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล
3. การเก็บรวบรวมข้อมูล
4. การวิเคราะห์ข้อมูล

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ นักศึกษาระดับปริญญาตรี ชั้นปีที่ 1 - 4 ภาคปกติ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา ปีการศึกษา 2560 จำนวน 12,414 คน ได้แก่ ชั้นปีที่ 1 จำนวน 3,448 คน ชั้นปีที่ 2 จำนวน 3,058 คน ชั้นปีที่ 3 จำนวน 2,991 คน และชั้นปีที่ 4 จำนวน 2,877 คน

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ นักศึกษาระดับปริญญาตรี ชั้นปีที่ 1 - 4 ภาคปกติ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา ปีการศึกษา 2560 จำนวน 372 คน กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้ตารางของเครจซี่และมอร์แกน (Krejcie and Morgan) (สะอาดศรี คงนิล อ้างใน Krejcie and Morgan.1970: 608.) และทำการสุ่มตัวอย่างแบบชั้นภูมิ (Stratified Random Sampling) ซึ่งประกอบด้วย นักศึกษาชั้นปีที่ 1 จำนวน 104 คน ชั้นปีที่ 2 จำนวน 92 คน ชั้นปีที่ 3 จำนวน 90 คน และชั้นปีที่ 4 จำนวน 86 คน

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการทำวิจัยครั้งนี้เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับปริญญาตรี ชั้นปีที่ 1 - 4 ภาคปกติ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา ที่กำลังศึกษาในภาคการศึกษาที่ 1 ปีการศึกษา 2560 โดยลักษณะแบบสอบถามแบ่งออกเป็น 3 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ ชั้นปี การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ และประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักศึกษาระดับปริญญาตรี ภาคปกติ ปีการศึกษา 2560 โดยลักษณะของแบบสอบถามเป็นแบบเลือกตอบ

ตอนที่ 2 แบบประเมินระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับ ปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏ

นครราชสีมา แบ่งเป็น 4 ด้าน คือ ด้านบุคคล ด้านพฤติกรรม ด้านสภาพแวดล้อม และด้านรถจักรยานยนต์ โดยลักษณะของแบบสอบถามเป็นมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale)

ตอนที่ 3 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับสาเหตุ และแนวทางในการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา

คำสำคัญ: ด้านรถจักรยานยนต์ หมายถึง องค์ประกอบของรถจักรยานยนต์ที่ผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ ปัจจัยดังกล่าวได้แก่ สภาพรถจักรยานยนต์ และการปรับแต่งหรือการดัดแปลงสภาพรถจักรยานยนต์

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยได้เก็บรวบรวมข้อมูลแบบสอบถามความคิดเห็นจากกลุ่มตัวอย่าง คือ นักศึกษาระดับปริญญาตรี ชั้นปีที่ 1-4 มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา จำนวน 372 คน ซึ่งใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบชั้นภูมิ โดยใช้แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา

การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยดำเนินการวิเคราะห์ ข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถามโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ (SPSS) ซึ่งมีวิธีการวิเคราะห์แบ่งออก 4 ส่วน ดังนี้

1. ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามโดยใช้สถิติพรรณนาวิเคราะห์หาค่าความถี่ จำนวนร้อยละ จำแนกตามข้อมูลส่วนบุคคล

2. การศึกษาปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา โดยวิเคราะห์หาค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน จำแนกตาม รายด้าน ได้แก่ ด้านบุคคล ด้านพฤติกรรม ด้านสภาพแวดล้อม และด้านรถจักรยานยนต์ โดยใช้เกณฑ์ของ บุญชม ศรีสะอาด ในการแปลความหมายค่าเฉลี่ย ดังนี้

1.00 – 1.50 หมายถึงมีปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุอยู่ในระดับน้อยที่สุด

1.51 – 2.50 หมายถึงมีปัจจัยความเสี่ยงในการ

เกิดอุบัติเหตุอยู่ในระดับน้อย

2.51 – 3.50 หมายถึงมีปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุอยู่ในระดับปานกลาง

3.51 – 4.50 หมายถึงมีปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุอยู่ในระดับมาก

4.51 – 5.00 หมายถึงมีปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุอยู่ในระดับมากที่สุด

3. การศึกษาความสัมพันธ์ของปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา โดยวิธีการวิเคราะห์ค่าสหสัมพันธ์ (Correlation Analysis) โดยใช้เกณฑ์ของ Hinkle D. E. ในการแปลความหมาย ดังนี้

สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ 0.00 - 0.30 มีความสัมพันธ์กันในระดับต่ำมาก

สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ 0.31 - 0.50 มีความสัมพันธ์กันในระดับต่ำ

สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ 0.51 - 0.70 มีความสัมพันธ์อยู่ในระดับปานกลาง

สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ 0.71 – 0.90 มีความสัมพันธ์อยู่ในระดับมาก

สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ 0.91 – 1.00 มีความสัมพันธ์อยู่ในระดับมากที่สุด

เครื่องหมาย + , - หน้าตัวเลขสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ จะบอกถึงทิศทางของความสัมพันธ์ ดังนี้

r มีเครื่องหมาย + หมายถึง การมีความสัมพันธ์กันไปในทิศทางเดียวกัน (ตัวแปรหนึ่งมีค่าสูง อีกตัวหนึ่งจะมีค่าสูงไปด้วย)

r มีเครื่องหมาย - หมายถึง การมีความสัมพันธ์กันไปในทิศทางตรงกันข้าม (ตัวแปรหนึ่งมีค่าสูง ตัวแปรอีกตัวหนึ่งจะมีค่าต่ำ)

4. การเปรียบเทียบปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา ซึ่งมีขั้นตอนการดำเนินงานดังนี้

4.1 เปรียบเทียบปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา

มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา จำแนกตามเพศ และการมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยใช้สถิติทดสอบที (t-test Independent)

4.2 เปรียบเทียบปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา

มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา จำแนกตาม อายุ ชั้นปี และประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยวิธีการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-way Analysis of Variance : One-way ANOVA) ในกรณีที่พบว่าผลการทดสอบมีความแตกต่างกันจึงทำการทดสอบเป็นรายคู่โดย วิธี Fisher's Least Significant Difference (LSD)

5. การศึกษาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ และแนวทางในการแก้ไขปัญหาของผู้ตอบแบบสอบถามโดยใช้สถิติพรรณนา วิเคราะห์หาค่าความถี่

ผลการวิจัย

จากการศึกษาปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา ทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ ด้านบุคคล ด้านพฤติกรรม ด้านสภาพแวดล้อม และด้านรถจักรยานยนต์ สรุปผลการวิจัย ได้ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของนักศึกษาในกลุ่มตัวอย่างพบว่า นักศึกษาที่ตอบแบบสอบถามเป็นเพศหญิงมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 66.70 นักศึกษาส่วนใหญ่มีอายุ 20 ปี คิดเป็นร้อยละ 32.80 ศึกษาอยู่ในระดับชั้นปีที่ 1 คิดเป็นร้อยละ 27.96 นักศึกษาส่วนใหญ่เป็นนักศึกษาคณะครุศาสตร์ คิดเป็นร้อยละ 17.70 มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 67.70 มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 6 – 10 ปี คิดเป็นร้อยละ 55.10 เป็นนักศึกษาที่เคยประสบอุบัติเหตุ คิดเป็น ร้อยละ 59.40

ตอนที่ 2 การศึกษาปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัย ราชภัฏนครราชสีมา ทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ ด้านบุคคล ด้านพฤติกรรม ด้านสภาพแวดล้อม และด้านรถจักรยานยนต์

การศึกษาปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา ทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ ด้านบุคคล ด้านพฤติกรรม ด้านสภาพแวดล้อม และด้านรถจักรยานยนต์ ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ข้อมูลโดยการหาค่าเฉลี่ยและส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ผลปรากฏดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา โดยภาพรวม และรายด้าน

ปัจจัยความเสี่ยง	$\bar{X}$	S.D.	ระดับความเสี่ยง
1. ด้านบุคคล	2.86	1.07	ปานกลาง
2. ด้านพฤติกรรม	3.31	1.29	ปานกลาง
3. ด้านสภาพแวดล้อม	3.42	1.03	ปานกลาง
4. ด้านรถจักรยานยนต์	2.98	1.16	ปานกลาง
รวม	3.14	1.01	ปานกลาง

จากตารางที่ 1 พบว่า นักศึกษาตอบแบบสอบถาม เกี่ยวกับระดับปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการ ขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏ นครราชสีมา โดยภาพรวม อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.14$) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ด้านสภาพแวดล้อม มีระดับความเสี่ยงสูงที่สุด ($\bar{X} = 3.42$) รองลงมา คือ ด้าน พฤติกรรม ($\bar{X} = 3.31$) ส่วนด้านที่มีระดับความเสี่ยงต่ำที่สุด คือ ด้านบุคคล ($\bar{X} = 2.86$)

ตอนที่ 3 การศึกษาความสัมพันธ์เกี่ยวกับปัจจัย ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา

การศึกษาความสัมพันธ์เกี่ยวกับปัจจัยความเสี่ยงใน การเกิดอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของนักศีกษา มหาวิทยาลัราชภัฏนครราชสีมา ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ข้อมูล โดยการหาค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ ผลปรากฏดังตาราง ที่ 2

ตารางที่ 2 สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของนักศีกษา มหาวิทยาลัราชภัฏนครราชสีมา ทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ ด้านบุคคล ด้านพฤติกรรม ด้านสภาพแวดล้อม และ ด้านรถจักรยานยนต์

ปัจจัยความเสี่ยง	ด้านบุคคล	ด้านพฤติกรรม	ด้านสภาพแวดล้อม	ด้านรถจักรยานยนต์
ด้านบุคคล	1	0.742**	0.651**	0.780**
ด้านพฤติกรรม		1	0.605**	0.784**
ด้านสภาพแวดล้อม			1	0.705**
ด้านรถจักรยานยนต์				1

**มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

จากตารางที่ 2 พบว่า ความสัมพันธ์ของปัจจัยความ เสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของ นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา ทั้ง 4 ด้าน มี ความสัมพันธ์กันในทิศทางบวก โดยด้านที่มีความสัมพันธ์ กันมากที่สุด คือ ด้านพฤติกรรมกับด้านรถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01 เมื่อพิจารณาตามราย

ด้านพบว่า ด้านบุคคลกับด้านพฤติกรรมมีความสัมพันธ์ กันอยู่ในระดับสูง ด้านบุคคลกับด้านสภาพแวดล้อมมี ความสัมพันธ์กันอยู่ในระดับปานกลาง ด้านบุคคลกับด้าน รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กันอยู่ในระดับสูง ด้าน พฤติกรรมกับด้านสภาพแวดล้อมมีความสัมพันธ์กันอยู่ใน ระดับปานกลาง ด้านพฤติกรรมกับด้านรถจักรยานยนต์มี

ความสัมพันธ์กันอยู่ในระดับสูง ด้านสภาพแวดล้อมกับด้านรถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กันอยู่ในระดับสูง

ตอนที่ 4 การเปรียบเทียบปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา

การเปรียบเทียบปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัย

ราชภัฏนครราชสีมา ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ข้อมูล จำแนกตามเพศ การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยใช้สถิติทดสอบที (t-test) และวิเคราะห์ข้อมูลจำแนกตามอายุ ชั้นปี และประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยการวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียว (One-way ANOVA) ผลปรากฏดังตารางที่ 3 – 7

ตารางที่ 3 การเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา จำแนกตามเพศ โดยภาพรวม และรายด้าน

ปัจจัยความเสี่ยง	ชาย (n=124)		หญิง (n=248)		t	p
	$\bar{X}$	S.D.	$\bar{X}$	S.D.		
1. ด้านบุคคล	3.34	1.07	2.90	1.06	-1.06	0.29
2. ด้านพฤติกรรม	3.33	1.17	3.30	1.34	0.31	0.76
3. ด้านสภาพแวดล้อม	2.87	1.13	3.47	0.98	-1.24	0.22
4. ด้านรถจักรยานยนต์	2.78	1.13	3.04	1.18	-1.30	0.19
รวม	3.08	1.01	3.18	1.01	-0.89	0.37

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 3 พบว่า ปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา จำแนกตามเพศ โดยภาพรวม และรายด้าน ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

ตารางที่ 4 การเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา จำแนกตามการมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยภาพรวม และรายด้าน

ปัจจัยความเสี่ยง	มีใบอนุญาต ขับขี่ (n=252)		ไม่มีใบอนุญาต ขับขี่ (n=120)		t	p
	$\bar{X}$	S.D.	$\bar{X}$	S.D.		
1. ด้านบุคคล	2.83	1.07	2.92	1.06	-0.81	0.42
2. ด้านพฤติกรรม	3.37	1.23	3.19	1.40	1.17	0.24
3. ด้านสภาพแวดล้อม	3.39	1.09	3.50	0.90	-1.08	0.28
4. ด้านรถจักรยานยนต์	2.96	1.17	3.03	1.15	-0.51	0.61
รวม	3.13	1.01	3.16	1.00	-0.23	0.82

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4 พบว่า ปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา จำแนกตามการมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยภาพรวม และรายด้าน ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

ตารางที่ 5 การเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของ นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา จำแนกตามอายุ โดยภาพรวม และรายด้าน

ปัจจัยความเสี่ยง	แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	p
ด้านบุคคล	ระหว่างกลุ่ม	4	8.78	2.2	1.95	0.1
	ภายในกลุ่ม	367	414.21	1.13		
	รวม	371	422.99			
ด้านพฤติกรรม	ระหว่างกลุ่ม	4	22.16	5.54	3.44*	0.01
	ภายในกลุ่ม	367	591.33	1.61		
	รวม	371	613.5			
ด้านสภาพแวดล้อม	ระหว่างกลุ่ม	4	6.68	1.67	1.57	0.18
	ภายในกลุ่ม	367	389.62	1.06		
	รวม	371	396.3			
ด้านรถจักรยานยนต์	ระหว่างกลุ่ม	4	7.58	1.9	1.41	0.23
	ภายในกลุ่ม	367	493.51	1.35		
	รวม	371	501.09			
รวม	ระหว่างกลุ่ม	4	9.89	2.47	2.47*	0.04
	ภายในกลุ่ม	367	367.34	1		
	รวม	371	377.24			

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 5 พบว่า ปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา จำแนกตามอายุ 5 กลุ่มดังนี้ ต่ำกว่า 19 ปี , 19 ปี , 20 ปี , 21 ปี และ 22 ปีขึ้นไป โดยภาพรวมแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ด้านพฤติกรรม มีความแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 6 การเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของ
นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา จำแนกตามชั้นปี โดยภาพรวม และรายด้าน

ปัจจัยความเสี่ยง	แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	p
ด้านบุคคล	ระหว่างกลุ่ม	3	10.34	3.45	3.07*	3.03
	ภายในกลุ่ม	368	412.65	1.12		
	รวม	371	422.99			
ด้านพฤติกรรม	ระหว่างกลุ่ม	3	10.11	3.37	2.06	0.11
	ภายในกลุ่ม	368	603.39	1.06		
	รวม	371	613.5			
ด้านสภาพแวดล้อม	ระหว่างกลุ่ม	3	6.71	2.24	2.11	0.1
	ภายในกลุ่ม	368	389.58	1.06		
	รวม	371	396.29			
ด้านรถจักรยานยนต์	ระหว่างกลุ่ม	3	3.16	1.05	0.78	0.51
	ภายในกลุ่ม	368	497.94	1.35		
	รวม	371	501.09			
รวม	ระหว่างกลุ่ม	3	6.11	2.04	2.02	0.11
	ภายในกลุ่ม	368	371.13	1.01		
	รวม	371	371.24			

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 6 พบว่า ปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา จำแนกตามชั้นปี โดยภาพรวม ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ด้านพฤติกรรม ด้านสภาพแวดล้อม และด้านรถจักรยานยนต์ ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และด้านบุคคล แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตารางที่ 7 การเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา จำแนกตามประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยภาพรวม และรายด้าน

ปัจจัยความเสี่ยง	แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	p
ด้านบุคคล	ระหว่างกลุ่ม	2	0.25	0.12	0.11	0.9
	ภายในกลุ่ม	362	422.74	1.15		
	รวม	371	422.99			
ด้านพฤติกรรม	ระหว่างกลุ่ม	2	3.23	1.16	0.98	0.38
	ภายในกลุ่ม	369	610.27	1.65		
	รวม	371	613.5			
ด้านสภาพแวดล้อม	ระหว่างกลุ่ม	2	2.78	1.39	1.3	0.27
	ภายในกลุ่ม	369	393.52	1.07		
	รวม	371	396.3			
ด้านรถจักรยานยนต์	ระหว่างกลุ่ม	2	2.26	1.13	0.84	0.43
	ภายในกลุ่ม	369	498.83	1.35		
	รวม	371	501.09			
รวม	ระหว่างกลุ่ม	2	1.03	0.51	0.5	0.6
	ภายในกลุ่ม	369	376.21	1.02		
	รวม	371	377.24			

*มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 7 พบว่า ปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา จำแนกตามประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 3 กลุ่มดังนี้ มีประสบการณ์ในการขับขี่ 1-5 ปี , มีประสบการณ์ในการขับขี่ 6-10 ปี , มีประสบการณ์ในการขับขี่ 11 ปีขึ้นไป โดยภาพรวม ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ด้านบุคคล ด้านพฤติกรรม ด้านสภาพแวดล้อม และด้านรถจักรยานยนต์ ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ตอนที่ 5 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับสาเหตุ และแนวทางในการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา

5.1 จากสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา พบว่า ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ 3 อันดับแรก ได้แก่ ความประมาทในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ ($n = 28$) ไม่เคารพกฎจราจร ($n = 16$) และถนนขรุขระ เป็นหลุม เป็นบ่อ ($n = 15$)

5.2 จากแนวทางในการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา พบว่า ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางในการแก้ไขปัญหาการเกิดอุบัติเหตุ 3 อันดับแรก ได้แก่ ควรระมัดระวังและไม่ประมาทในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ ($n = 30$) ควรมีสติในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ ($n = 27$) และควรปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด ($n = 24$)

อภิปรายผลการวิจัย

ผลการศึกษางานวิจัยเรื่อง การศึกษาปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา

การศึกษาปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา

ผลการศึกษาปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา ผลการวิจัยพบว่า โดยรวม ได้แก่ ด้านบุคคล ด้านพฤติกรรม ด้านสภาพแวดล้อม และด้านรถจักรยานยนต์ นักศึกษามีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์อยู่ในระดับปานกลาง เมื่อพิจารณารายด้าน พบว่า

1. ด้านบุคคล ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุด้านด้านบุคคล เช่น การไม่ทราบกฎจราจรการพักผ่อนไม่เพียงพอ (นอนน้อยกว่า 8 ชั่วโมง) สุขภาพและการมีโรคประจำตัว เช่น โรคหัวใจ เบาหวาน ลมชัก เป็นต้น ความผิดปกติทางการได้ยิน เช่น หูตึง หูหนวก เป็นต้น ความผิดปกติทางสายตา เช่น สายตาสั้น ตาบอดสี ตาบอด เป็นต้น สภาวะด้านอารมณ์และจิตใจ เช่น อารมณ์ร้อน โกรธ หงุดหงิด กลุ้มใจ เหม่อลอย ซึ่งเหตุผลดังกล่าวส่งผลให้ นักศึกษาที่ขับซิ่งรถจักรยานยนต์มี

ความเสี่ยงอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ (กฤตพงศ์ โอรจน์รุ่งศศิธร. 2549 : 42) ได้ทำการศึกษาเรื่อง สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี พบว่า ด้านลักษณะการขับซิ่งที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรโดยทั่วไป ในรายข้อมีผู้ขับซิ่งไม่รู้หรือไม่เข้าใจในกฎจราจร ซึ่งเหตุผลดังกล่าวส่งผลให้ ผู้ขับขี่รถยนต์มีความเสี่ยงอยู่ในระดับมาก

2. ด้านพฤติกรรม ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุด้านพฤติกรรม เช่น การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ใช้โทรศัพท์ขณะขับรถ ขับรถด้วยความเร็ว คั่นอง การเร่งรีบในการเดินทาง การดื่มแอลกอฮอล์หรือใช้สารเสพติด การหยอกล้อกันในขณะขับรถ ซึ่งเหตุผลดังกล่าวส่งผลให้ นักศึกษาที่ขับซิ่งรถจักรยานยนต์มีความเสี่ยงอยู่ในระดับปานกลาง ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ (กาญจน์กรรณ สุอังคะ. 2559 : 68-69) ได้ทำการศึกษาเรื่อง การศึกษาพฤติกรรมการขับซิ่งของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ ผลการศึกษาพบว่า พฤติกรรมเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้จักรยานยนต์ของกลุ่มวัยรุ่นได้รับอิทธิพลทางตรงจากปัจจัยด้านทัศนคติที่ไม่ดีในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ ส่งผลต่อพฤติกรรมเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ หมายความว่า หากผู้ขับซิ่งมีทัศนคติต่อการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร การใช้ความเร็ว และการขับซิ่งด้วยความเร็ว คั่นอง จะส่งผลให้มีพฤติกรรมเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุได้ และพฤติกรรมเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้จักรยานยนต์ของกลุ่มวัยรุ่นได้รับอิทธิพลทางอ้อมจากปัจจัยด้านบุคลิกภาพที่ไม่ดีในการขับซิ่ง ผ่านปัจจัยด้านทัศนคติที่ไม่ดีในการขับซิ่ง โดยมีค่าสัมประสิทธิ์ขนาดอิทธิพลเท่ากับ 0.467 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01 นอกจากนี้พฤติกรรมเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้จักรยานยนต์ของกลุ่มวัยรุ่นได้รับอิทธิพลรวมจากปัจจัยด้านบุคลิกภาพที่ไม่ดีในการขับซิ่ง ผ่านปัจจัยด้านทัศนคติที่ไม่ดีในการขับซิ่งมากที่สุด

3. ด้านสภาพแวดล้อม ผลการวิจัยพบว่า นักศึกษาที่ขับซิ่งรถจักรยานยนต์ เช่น สภาพถนนมีผิวถนนที่ขรุขระ ขรุขระ ลื่น เป็นหลุมเป็นบ่อ ไม่มีป้ายสัญญาณจราจรที่ชัดเจน ไม่มีไฟส่องสว่างบนถนนอุปสรรคทางธรรมชาติที่ทำให้เกิดทัศนวิสัยไม่ดีในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ เช่น หมอกฝนจัด ผ่นตก น้ำท่วมถนน ลมพายุ ต้นไม้หักโค่น เป็นต้น ซึ่งเหตุผลดังกล่าวส่งผลให้ นักศึกษาที่ขับซิ่งรถจักรยานยนต์ มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุโดยรวมในระดับปานกลาง ซึ่ง

สอดคล้องกับงานวิจัยของ (กฤตพงศ์ ไรจน์รุ่งศศิธร. 2549 : 41) ได้ทำการศึกษาเรื่อง สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี พบว่า ด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากผู้ขับขี่รถยนต์ ในรายชื่ออุบัติเหตุที่เกิดจากเครื่องหมาย /ป้ายสัญญาณจราจรไม่ชัดเจน ซึ่งเหตุผลดังกล่าวส่งผลให้ผู้ขับขี่รถยนต์มีความเสี่ยงอยู่ในระดับมาก

4. ด้านรถจักรยานยนต์ ผลการวิจัยพบว่า นักศึกษาที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ เช่น ระบบเบรกมีความบกพร่อง/ขัดข้อง ระบบสัญญาณไฟจราจร อย่างเสื่อมสภาพ การปรับแต่งหรือดัดแปลงรถจักรยานยนต์ เช่น เปลี่ยนขนาดล้อ ปรับแต่งเครื่องยนต์ ดัดแปลงอะไหล่ เป็นต้น อายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์เสื่อมสภาพเกินมาตรฐาน ซึ่งเหตุผลดังกล่าวส่งผลให้ นักศึกษาที่ขับขี่รถจักรยานยนต์มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุโดยรวมในระดับปานกลาง ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ (กฤตพงศ์ ไรจน์รุ่งศศิธร. 2549 : 42) ได้ทำการศึกษาเรื่อง สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี พบว่า ด้านลักษณะการขับขี่ที่เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรโดยทั่วไป ในรายชื่อการนำรถที่มีสภาพไม่พร้อมขับขี่มาใช้ขับขี่ ซึ่งเหตุผลดังกล่าวส่งผลให้ ผู้ขับขี่รถยนต์มีความเสี่ยงอยู่ในระดับมาก การศึกษาความสัมพันธ์ของปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา

ผลการศึกษาความสัมพันธ์ของปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา ทั้ง 4 ด้าน ได้แก่ ด้านบุคคล ด้านพฤติกรรม ด้านสภาพแวดล้อม และด้านรถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์กันในทิศทางบวก โดยด้านที่มีความสัมพันธ์กันมากที่สุด คือ ด้านพฤติกรรมกับด้านรถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.01 ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ (พงษ์สิทธิ์ บุญรักษา และคณะ. 2555 : 34) ได้ทำการศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี ผลการทดสอบปัจจัยเกี่ยวกับความเป็นเจ้าของรถ การมีใบอนุญาตขับขี่ ความถี่ของการขับขี่ ประสิทธิภาพการขับขี่ ความเร็วของการขับขี่ การดื่มแอลกอฮอล์ สมาชิกในครอบครัวเคยประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประเภทของรถจักรยานยนต์ การปรับแต่งรถจักรยานยนต์ อายุของรถ

จักรยานยนต์ สัญญาณไฟหน้า สัญญาณไฟท้าย สัญญาณไฟเลี้ยว กระจกมองข้าง แตร เบรก เกียร์ ยางรถ ล้อรถ ความรู้และทัศนคติ และพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย โดยทำการวิเคราะห์ทีละตัวแปร (Univariable Analysis) พบว่า การปรับแต่งรถมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีระดับนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.001$) และการมีความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยเป็นปัจจัยที่ช่วยลดความเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ($p = 0.044$)

การเปรียบเทียบปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา

1. ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา จำแนกตามเพศ ผลการวิจัยพบว่า โดยภาพรวม และรายด้าน ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ (กฤตพงศ์ ไรจน์รุ่งศศิธร. 2549 : 46) ได้ทำการศึกษาเรื่อง สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ผลการวิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของความคิดเห็นเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรโดยใช้ค่าสถิติ t-test เพื่อทดสอบสมมติฐาน พบว่า ผู้ขับขี่รถยนต์ที่มีเพศต่างกันมีความคิดเห็นเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรไม่แตกต่างกันที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

2. ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา จำแนกตามอายุ ผลการวิจัยพบว่า โดยภาพรวม แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ด้านบุคคล ด้านสภาพแวดล้อม และด้านรถจักรยานยนต์ ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และด้านพฤติกรรม มีความแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ (กฤตพงศ์ ไรจน์รุ่งศศิธร. 2549 : 47) ได้ทำการศึกษาเรื่อง สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ผลการวิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของความคิดเห็นเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรโดยใช้ค่าสถิติ One-way ANOVA เพื่อทดสอบสมมติฐาน พบว่า ผู้ขับขี่รถยนต์ที่มีอายุต่าง

กัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรแตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

3. ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา จำแนกตามชั้นปีผลการวิจัยพบว่า โดยภาพรวม และรายด้าน ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ (กฤตพงศ์ โรจน์รุ่งศศิธร. 2549 : 48) ได้ทำการศึกษาเรื่อง สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่จักรยานในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ผลการวิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของความคิดเห็นเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรโดยใช้ค่าสถิติ One-way ANOVA เพื่อทดสอบสมมติฐาน พบว่า ผู้ขับขี่จักรยานที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรไม่แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

4. ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา จำแนกตามการมีใบอนุญาตขับซิ่งรถจักรยานยนต์ ผลการวิจัยพบว่า โดยภาพรวม ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ด้านพฤติกรรม ด้านสภาพแวดล้อม และด้านรถจักรยานยนต์ ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และด้านบุคคล มีความแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ (กฤตพงศ์ โรจน์รุ่งศศิธร. 2549 : 49-50) ได้ทำการศึกษาเรื่อง สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่จักรยานในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ผลการวิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของความคิดเห็นเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรโดยใช้ค่าสถิติ One-way ANOVA เพื่อทดสอบสมมติฐาน พบว่า ผู้ขับขี่จักรยานที่มีประเภทใบอนุญาตต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร ไม่แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

5. ผลการเปรียบเทียบความแตกต่างของปัจจัยความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา จำแนกตามประสบการณ์ในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ ผลการวิจัยพบว่า โดยภาพรวม ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ด้านบุคคล ด้านพฤติกรรม ด้านสภาพแวดล้อม และด้านรถ

จักรยานยนต์ ไม่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ (กฤตพงศ์ โรจน์รุ่งศศิธร. 2549 : 50) ได้ทำการศึกษาเรื่อง สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่จักรยานในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี ผลการวิเคราะห์ความแตกต่างของค่าเฉลี่ยของความคิดเห็นเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรโดยใช้ค่าสถิติ One-way ANOVA เพื่อทดสอบสมมติฐาน พบว่า ผู้ขับขี่จักรยานที่มีประสบการณ์ในการขับซิ่งต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรไม่แตกต่างกัน ที่ระดับนัยสำคัญ 0.05

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยนี้สนับสนุนโดยทุนอุดหนุนการวิจัยจากคณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา จึงขอกราบขอบพระคุณไว้ ณ โอกาสนี้

เอกสารอ้างอิง

- กาญจน์กรรณ สุอังคะ (2559, น.15-21). การศึกษาพฤติกรรม การขับซิ่งของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์. นครราชสีมา : มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี
- กฤตพงศ์ โรจน์รุ่งศศิธร (2549). สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่จักรยานในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี. จังหวัดชลบุรี: มหาวิทยาลัยบูรพา.
- บุญชม ศรีสะอาด (2553, น.120 - 121). การวิจัยเบื้องต้น : มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
- พงษ์สิทธิ์ บุญรักษา และคณะ (2555, น.22-30). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากการขับรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี. นครราชสีมา : มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี
- สะอาดศรี คงนิล (2554, น.180). หลักวิจัย. นครราชสีมา : มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา