



วารสารรัฐประศาสนศาสตร์และการจัดการสังคม

ปีที่ 2 ฉบับที่ 1 (มกราคม-มิถุนายน) 2563

พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุของนักศึกษา

มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา

นิตินา สุวรรณกลาง

สาขาวิชาการบริหารงานตำรวจ คณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์

E-mail: nitinat.suwan@gmail.com

บทคัดย่อ

การวิจัยนี้มีวัตถุประสงค์ 1) เพื่อศึกษาพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา 2) เพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทาที่มี เพศ อายุ ระดับชั้นปีที่กำลังศึกษา ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงปริมาณ ตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย คือ นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา จำนวน 250 คน ได้มาโดยวิธีการใช้สูตรของ Taro Yamane ที่มีความคลาดเคลื่อนของการสุ่มร้อยละ 5 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ แบบสอบถาม วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน ส่วนสถิติที่ใช้ทดสอบสมมติฐาน ใช้การทดสอบค่า t(t-test) และค่า F (F-test) ผลการวิจัยพบว่า 1) พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา ภาพรวม อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 2.76$) เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านโดยเรียงลำดับตามค่าเฉลี่ยจากมากไปหาน้อย พบว่า ด้านทัศนคติเกี่ยวกับประโยชน์การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด ($\bar{X} = 3.19$) รองลงมา คือ ด้านการระมัดระวัง ($\bar{X} = 3.15$)และด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ($\bar{X} = 1.97$) 2) ผลการเปรียบเทียบพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา พบว่า เพศ อายุ ระดับชั้นปีที่กำลังศึกษา ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน ภาพรวม แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ.05 เป็นไปตามสมมติฐานการวิจัย

คำสำคัญ: พฤติกรรม, การป้องกันอุบัติเหตุ, มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา



วารสารวิจัยประศาสนศาสตร์และการจัดการสังคม

ปีที่ 2 ฉบับที่ 1 (มกราคม-มิถุนายน) 2563

Motorcycling behavior for accident prevention of Suan Sunandha Rajabhat University Student

Nitinat Suwanklang

Branch Police administration, Faculty of Humanities and Social Sciences, Suan sunandha University

E-mail: nitinat.suwan@gmail.com

Abstract

This research is established to: 1) To study motorcycling behavior for accident prevention of Suan Sunandha Rajabhat University 2) to contrast motorcycling behavior for accident prevention of Suan Sunandha Rajabhat University by classifying age, gender, school year, motorcycling experience, and accident experience. The sample size of this quantitative research is 250 students by using Taro Yamane formula and the 5% of standard error. The tools that are used for this research is questionnaire and computer program to analyze data. The statistics that are used for analysis are percentage, mean, standard deviation and t-test and F-test to test the hypothesis. The results found that 1) The overall level of motorcycling behavior for accident prevention of Suan Sunandha Rajabhat University Student is high ($\bar{X} = 2.76$) to consider in each part found that the highest is the attitude about that advantage from motorcycling accident prevention ($\bar{X} = 3.19$). The second is the carefulness ($\bar{X} = 3.15$) and the third is Compliance with traffic rules, ($\bar{X} = 1.97$) respectively 2) to contrast motorcycling behavior for accident prevention of Suan Sunandha Rajabhat University by classifying age, gender, school year, motorcycling experience, and accident experience, the result found that those overall classification are significant different at level .05, according to the hypothesis of this research.

Keyword: Behavior, Accident prevention, Suan Sunandha Rajabhat University



วารสารรัฐประศาสนศาสตร์และการจัดการสังคม

ปีที่ 2 ฉบับที่ 1 (มกราคม-มิถุนายน) 2563

บทนำ

อุบัติเหตุจากรถเป็นสาเหตุสำคัญ ที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิตซึ่งมีแนวโน้มที่สูงขึ้นเรื่อย ๆ จนกลายเป็นปัญหาเศรษฐกิจ และสังคมในหลายประเทศ ดังจะเห็นได้จากรายงานการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินในประเทศต่าง ๆ ทั่วโลก พบว่าแต่ละปีมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ประมาณ 1.3 ล้านคน และมีผู้ได้รับบาดเจ็บมากถึง 50 ล้านคน หรือเฉลี่ยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนประมาณวันละ 3,000 คน และมีผู้ได้รับบาดเจ็บประมาณวันละ 30,000 คน ซึ่งต้องรับภาระค่าใช้จ่ายในการดูแลรักษาผู้บาดเจ็บและทุพพลภาพจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น องค์การอนามัยโลก ได้ประมาณการตัวเลขต้นทุนทาง เศรษฐกิจที่เกิดจากอุบัติเหตุทางถนนไว้เป็นจำนวนเงินถึง 518 พันล้านเหรียญสหรัฐต่อปี ในประเทศที่มีรายได้สูงและประมาณ 65 พันล้านเหรียญสหรัฐต่อปี ในประเทศที่มีรายได้ปานกลางและรายได้น้อย (สำนักงานพัฒนา ระบบข้อมูลข่าวสารสุขภาพ 2554)

ปัญหาอุบัติเหตุจากรถส่งผลทำให้ประเทศชาติต้องสูญเสียงบประมาณและทรัพยากรบุคคล โดยเฉพาะในกลุ่มนักเรียน นักศึกษาและวัยแรงงานที่เป็นกำลังสำคัญของประเทศชาติในอนาคต เนื่องจากพฤติกรรมการขับขี่ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา มีความสามารถในการประเมินสถานการณ์ที่เป็นอันตรายจากการจราจรอยู่ในระดับต่ำ แต่มีการประเมินทักษะในการขับขี่ของตนเองไว้สูงทำให้มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถสูง อีกทั้งผลการศึกษาพบว่าสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุกว่าร้อยละ 95 มาจากปัจจัยด้านบุคคล โดยเฉพาะอย่างยิ่งพฤติกรรมการขับขี่ของกลุ่มนักเรียน นักศึกษา ซึ่งเป็นช่วงวัยที่กระตือรือร้น ชอบความตื่นเต้นท้าทาย และต้องการหาประสบการณ์ที่มีความเสี่ยง จึงมีพฤติกรรมการขับขี่ด้วยความประมาท การไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ การดื่มของมึนเมา การฝ่าฝืนการจราจรขณะขับขี่ และการขับขี่ด้วยความเร็วสูง (วิจิตร บุญยะโหดระ 2536)

วัตถุประสงค์การวิจัย

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา
2. เพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา ที่มี เพศ อายุ ระดับชั้นปีที่กำลังศึกษา ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุที่แตกต่างกัน

ระเบียบวิธีวิจัย

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ เป็นการศึกษาพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา โดยใช้ระเบียบวิธีวิจัยเชิงปริมาณ ดังนี้

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ศึกษาในครั้งนี้ได้แก่ นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทาที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 250 คน ซึ่งได้มาจากการคำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรของยามานะ (Yamane, อ้างอิงถึงใน ประคอง กรรณสูตร 2540 : 10-11) ที่มีระดับความเชื่อมั่น ร้อยละ 95 สำหรับความคลาดเคลื่อนร้อยละ 5 การสุ่มตัวอย่างใช้การสุ่มตัวอย่างแบบมีระบบ (Systematic Random Sampling) โดยนำบัญชีรายชื่อของนักศึกษาที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ทั้งหมดมาแบ่งเป็นตึกคณะจำนวน 6 ตึก ได้แก่ ตึกคณะมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ ตึกคณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี ตึกคณะครุศาสตร์ ตึกคณะเทคโนโลยีอุตสาหกรรม ตึกคณะวิทยาการจัดการ ตึกคณะศิลปกรรมศาสตร์ ตึกคณะละ 40 คน

2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย



เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้ เป็นแบบสอบถาม โดยแบ่งเนื้อหาและโครงสร้างของแบบสอบถาม ออกเป็น 2 ตอน ได้แก่

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ ระดับชั้นปีที่ศึกษา ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และประสบการณ์ในการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ข้อคำถามเป็นลักษณะเป็นแบบคำตอบให้เลือกตอบ

ตอนที่ 2 ข้อคำถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา ข้อคำถามที่มีลักษณะเป็นมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) ตามแนวคิดของ (Likert) แบ่งเป็น 4 ระดับ คือ มากที่สุด มาก น้อย น้อยที่สุด มี 4 ด้าน จำนวน 20 ข้อ

โดยมีหลักเกณฑ์การให้คะแนน (บุญชม ศรีสะอาด, 2545, หน้า 99) ระดับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา ดังนี้

การขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ	มากที่สุด	ให้ 4 คะแนน
การขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ	มาก	ให้ 3 คะแนน
การขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ	น้อย	ให้ 2 คะแนน
การขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ	น้อยที่สุด	ให้ 1 คะแนน

เกณฑ์การแปลความหมายระดับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ เป็นรายข้อใช้เกณฑ์ค่าเฉลี่ยของกลุ่ม (บุญชม ศรีสะอาด, 2545, หน้า 100) ดังนี้

ค่าเฉลี่ย	3.26-4.00	แปลความว่า	การขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ	มากที่สุด
ค่าเฉลี่ย	2.51-3.25	แปลความว่า	การขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ	มาก
ค่าเฉลี่ย	1.76-2.50	แปลความว่า	การขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ	น้อย
ค่าเฉลี่ย	1.00-1.75	แปลความว่า	การขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ	น้อยที่สุด

3. การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามที่ได้จัดทำขึ้นจำนวน 250 ชุด ตอบแบบสอบถาม และเก็บรวบรวมแบบสอบถามที่นำมาประมวลผล โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป สำหรับการวิจัยทางสังคมศาสตร์

4. การวิเคราะห์ข้อมูล

หลังจากการเก็บรวบรวมข้อมูลและผ่านการตรวจสอบความถูกต้องแล้ว จะผ่านการวิเคราะห์ทางสถิติ ด้วยโปรแกรมทางคอมพิวเตอร์ในการวิเคราะห์

ตอนที่ 1 การวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ใช้สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ แจกแจงค่าความถี่ (Frequency) และร้อยละ (Percentage) โดยนำเสนอข้อมูลในรูปแบบตารางควบคู่ไปกับการบรรยายผลการศึกษา

ตอนที่ 2 การวิเคราะห์ระดับการมีส่วนร่วมในการป้องกันและแก้ไขปัญหาเสพติดของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา โดยการหาค่าเฉลี่ย ($\bar{X}$) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) โดยนำเสนอข้อมูลในรูปแบบตารางควบคู่ไปกับการบรรยายผลการศึกษา



ตอนที่ 3 การวิเคราะห์เปรียบเทียบและทดสอบสมมติฐานพฤติกรรมการขับชีรธจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุของ นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา ที่แตกต่างกัน ใช้สถิติเชิงอนุมาน โดยตัวแปรต้นที่จำแนกได้ 2 กลุ่ม ได้แก่ เพศ ใช้การ ทดสอบค่า t-test ส่วนตัวแปรต้นที่จำแนกได้มากกว่า 2 กลุ่มได้แก่ อายุ ระดับชั้นปีที่กำลังศึกษา ประสพการณ์การขับชีรธจักรยานยนต์ และ ประสพการณ์การเกิดอุบัติเหตุ ใช้การทดสอบความแปรปรวนแบบทางเดียว (One-way ANOVA) เป็นการทดสอบค่า F-test โดย ในส่วนของตัว แปรต้นที่จำแนกได้มากกว่า 2 กลุ่ม หากเปรียบเทียบผลการทดสอบสมมติฐานแล้ว พบว่า มีความแตกต่างทางสถิติ อย่างมีนัยสำคัญ ทางสถิติที่ระดับ 0.05 ผู้วิจัยจะได้นำมาเปรียบเทียบรายคู่ ด้วยวิธี LSD (Least Significant Difference

ผลการวิจัย

1. การวิจัยพฤติกรรมการขับชีรธจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา พบว่า นักศึกษากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีพฤติกรรมการขับชีรธจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ โดยรวมอยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 2.76$ S.D. = 0.53) โดยจำแนกเป็นรายด้าน ด้านที่มีพฤติกรรมการขับชีรธจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ สูงสุด คือ ด้านทัศนคติ เกี่ยวกับประโยชน์การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับชีรธจักรยานยนต์ ($\bar{X} = 3.19$ S.D. = 0.51) และด้านทัศนคติเกี่ยวกับอุปสรรค ของการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับชีรธจักรยานยนต์น้อยที่สุด ($\bar{X} = 1.97$ S.D. = 0.73) ตามลำดับ ดังตารางที่ 1

ตารางที่ 1 แสดงพฤติกรรมการขับชีรธจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา โดยรวม

พฤติกรรมการขับชีรธจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ	ระดับความคิดเห็น		
	$\bar{X}$	S.D	แปลผล
1.ด้านทัศนคติเกี่ยวกับประโยชน์การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับชีรธจักรยานยนต์	3.19	0.51	มาก
2.ด้านทัศนคติเกี่ยวกับอุปสรรคของการปฏิบัติเพื่อป้องกัน อุบัติเหตุจากการขับชีรธจักรยานยนต์	1.97	0.73	น้อย
3. ด้านการระมัดระวัง	3.15	0.41	มาก
4. ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร	2.74	0.47	มาก
รวม	2.76	0.53	มาก

2. ผลการเปรียบเทียบพฤติกรรมการขับชีรธจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

สมมติฐานที่ 1 นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทาที่มีปัจจัยส่วนบุคคลต่างกัน มีพฤติกรรมการขับชีรธจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุแตกต่างกันดังตารางที่ 2 ต่อไปนี้

สมมติฐาน ที่ 1.1 นักศึกษาที่มีเพศต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับชีรธจักรยานยนต์โดยรวม แตกต่าง กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig=650) ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้



สมมติฐาน ที่ 1.2 นักศึกษาที่มีอายุกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยรวม แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig=333) ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐาน ที่ 1.3 นักศึกษาที่มีระดับชั้นปีที่กำลังศึกษาต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยรวม แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 (Sig=0.004) ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐาน ที่ 1.4 นักศึกษาที่มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยรวม แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (Sig=0.091) ซึ่งไม่สอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้

สมมติฐาน ที่ 1.5 นักศึกษาที่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยรวม แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .001 (Sig=0.005) ซึ่งสอดคล้องกับสมมติฐานที่ตั้งไว้

ตัวแปร	รายด้าน	$\bar{x}$	S.D.	t/f	Sig	คู่ที่แตกต่าง
เพศ	ชาย	2.78	0.37	.207	0.650	
	หญิง	2.75	0.36			
อายุ	18-20 ปี	2.77	0.35	1.94	0.333	
	21-24 ปี	2.75	0.39			
ระดับชั้นปีที่กำลังศึกษา	นักศึกษาชั้นปีที่1	2.69	0.28	1.611	0.004*	(1)<(2)
	นักศึกษาชั้นปีที่2	2.70	0.30			
	นักศึกษาชั้นปีที่3	2.82	0.39			
	นักศึกษาชั้นปีที่4	2.78	0.40			
ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์	น้อยกว่า 5 ปี	2.69	0.35	2.419	0.091	
	ตั้งแต่5-10 ปี	2.79	0.36			
	ตั้งแต่ 10ปีขึ้นไป	2.80	0.39			
ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ	เคย	2.74	0.39	1.368	0.005*	(1)<(2)
	ไม่เคย	2.78	0.34			

1) ระดับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทาโดยภาพรวมอยู่ในระดับ มาก เมื่อพิจารณาเป็นรายด้านพบว่า ด้านการระมัดระวัง มีผลมากที่สุด รองลงมาคือ ด้านทัศนคติเกี่ยวกับประโยชน์การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และด้าน ด้านทัศนคติเกี่ยวกับอุปสรรคของการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีผลน้อยที่สุด ตามลำดับ

2) ผลการทดสอบสมมติฐานพบว่า ระดับชั้นปีที่กำลังศึกษา และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุแตกต่างกัน ส่วน เพศ อายุ และประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุไม่แตกต่างกัน



อภิปรายผล

จากผลการวิจัย สามารถอภิปรายผลได้ดังนี้

1. ระดับพฤติกรรมการขับชีรธจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา พบว่า อยู่ในระดับมาก ($\bar{X} = 2.76$, S.D. = 0.53) ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากนักศึกษา กำลังอยู่ในช่วงของวัยรุ่น ซึ่งโดยปกติของวัยรุ่นมักจะต้องการเป็นที่ยอมรับของกลุ่มและมักจะมีพฤติกรรมเลียนแบบจากกลุ่มเพื่อน แต่ยังคงคำนึงถึงความถูกต้องและความปลอดภัยเป็นส่วนมาก และได้ให้ความสำคัญเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุได้ดี สอดคล้องกับงานวิจัยของ อลิสา จันทร์เรือง (2545) ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับชีรธจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิค จังหวัดสุพรรณบุรี

2. การเปรียบเทียบพฤติกรรมการขับชีรธจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา ที่มี ปัจจัยส่วนบุคคล คือ เพศ อายุ ระดับชั้นปีที่กำลังศึกษา ประสบการณ์การขับชีรธจักรยานยนต์ และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับชีรธจักรยานยนต์ที่แตกต่างกัน ดังนี้

ด้านเพศ พบว่า นักศึกษาที่มีเพศต่างกัน มีพฤติกรรมการขับชีรธจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ.05 ผลการวิจัยไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ โดยนักศึกษาที่เป็นเพศหญิง มีพฤติกรรมการขับชีรธจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ เท่า ๆ กับนักศึกษาเพศชาย อภิปรายได้ เพศชายมีพฤติกรรมการขับชีรธจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุได้ดีกว่าเพศหญิงเพียงเล็กน้อย เมื่อยิ่งเข้าสู่หลังวัยรุ่นก็จะมีทัศนคติที่คิด และรอบคอบมากยิ่งขึ้นในการขับชีรธจักรยานยนต์ ซึ่งไม่สอดคล้องกับวิจัยเล่มอื่น ๆ เพราะ วิจัยเล่มอื่น ๆ ส่วนมาก เพศหญิงมี พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุได้ดีกว่าเพศชาย เนื่องจากเพศชายมีนิสัยชอบความเสี่ยง ชอบความท้าทาย การแสดงความเป็นลูกผู้ชายต้องขับรถให้เร็ว หวาดเสียว ฝ่าฝืนกฎจราจร เนื่องจากความคึกคะนอง ชอบความผาดโผน มีความกล้าในการขับรถเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนดมากกว่าเพศหญิง

ด้านอายุ พบว่า นักศึกษาที่มีอายุต่างกัน มีพฤติกรรมการขับชีรธจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ.05 ผลการวิจัยไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ เนื่องจากนักศึกษาแต่ละช่วงอายุ จะมีวิธีการป้องกันอุบัติเหตุไม่ต่างกัน เพราะเป็นระยะที่กำลังจะไปเป็นวัยผู้ใหญ่และวัยที่กำลังอยู่ในช่วงศึกษาค้นคว้า แต่เมื่อมีช่วงอายุที่มากขึ้นก็จะมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุได้มากขึ้น ซึ่งไม่สอดคล้องกับงานวิจัยคนอื่นๆ เพราะวิจัยเล่มอื่น ๆ ได้ศึกษากับบุคคลที่มีอายุที่แตกต่างกันมากกว่านี้

ด้านระดับชั้นปีที่กำลังศึกษา พบว่า นักศึกษาที่มีระดับชั้นปีที่กำลังศึกษาต่างกัน มีพฤติกรรมการขับชีรธจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ.001 ผลการวิจัยเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ เนื่องจากนักศึกษาที่กำลังศึกษาอยู่ในชั้นปีที่ 3 หรือนักศึกษาชั้นปีที่4 จะมีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุได้ดีกว่านักศึกษาชั้นปีอื่นๆ อาจจะเป็นเพราะเป็นช่วงวัยรุ่นตอนปลายจึงมีวุฒิภาวะสูงกว่า นักศึกษาระดับชั้นอื่นๆ จึงทำให้มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุได้ดีกว่า สอดคล้องกับงานวิจัยของ ปกิจ พรหมาน (2530) ได้ศึกษาเรื่อง ความรู้และการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรของผู้ขับชีรธยานยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาต่างกันมีการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรต่างกัน

ด้านประสบการณ์การขับชีรธจักรยานยนต์ พบว่านักศึกษาที่มีประสบการณ์การขับชีรธจักรยานยนต์ต่างกัน มีพฤติกรรมการขับชีรธจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ.05 ผลการวิจัยไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ เนื่องจากระยะเวลาในการขับชีรธจักรยานยนต์เป็นของนักศึกษาส่วนใหญ่อยู่ที่ 10 ปี ขึ้นไป เพราะนักศึกษา



วารสารรัฐประศาสนศาสตร์และการจัดการสังคม

ปีที่ 2 ฉบับที่ 1 (มกราคม-มิถุนายน) 2563

ส่วนใหญ่ ระยะเวลาต่ำสุด คือ น้อยกว่า 5 ปี และระยะเวลาสูงสุด คือ 5-10 ปี ซึ่งนักศึกษาที่มีอายุน้อยที่สุดคือ 24 ปี และอายุต่ำสุด คือ 18 ปี ซึ่งหมายถึงนักศึกษาสามารถขับชั้รถจักรยานยนต์ได้ในวัยรุ่นเริ่มแรก ซึ่งวุฒิภาวะทางด้านร่างกาย จิตใจ และการตัดสินใจในการขับชั้ ยังน้อย ซึ่งไม่สอดคล้องกับงานวิจัยเล่มอื่นๆ ต่างจากการศึกษาของ J.C.F. de Winter and D. Dodou. (2010) ที่กล่าวว่า ประสบการณ์การขับชั้ มีผลทำให้มีความมั่นใจในการขับชั้มากยิ่งขึ้น ช่วยให้มีการเรียนรู้เรื่องการขับชั้ได้ดีขึ้น เพิ่มทักษะในการขับชั้ซึ่งจะช่วยลดพฤติกรรมความประมาทของผู้ขับชั้ได้

ด้านประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ พบว่านักศึกษาที่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับชั้รถจักรยานยนต์ต่างกัน มีพฤติกรรมการขับชั้รถจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุต่างกันอย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ.001 ผลการวิจัยเป็นไปตามสมมติฐานที่ตั้งไว้ โดยนักศึกษาที่ไม่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจะการขับชั้รถจักรยานยนต์จะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับชั้รถจักรยานยนต์ได้ดีกว่านักศึกษาที่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ สอดคล้องกับงานวิจัยของ อลิสา จันทรเรือง (2545) ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับชั้รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิค จังหวัดสุพรรณบุรี ผลการวิจัยพบว่า นักศึกษาที่มีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับชั้รถจักรยานยนต์ที่แตกต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับชั้รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยนักศึกษาที่ไม่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจะการขับชั้รถจักรยานยนต์ มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับชั้รถจักรยานยนต์ได้ดีกว่านักศึกษาที่เคยมีประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจะการ

ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาค้นพบว่านักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา ส่วนใหญ่มีพฤติกรรมการขับชั้รถจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุ ในภาพรวมอยู่ในระดับดี และในแต่ละปัจจัยส่วนบุคคลที่ได้มีการเปรียบเทียบพบว่า อยู่ในระดับมาก ที่ไม่แตกต่างกัน ดังนั้น เพื่อให้มีพฤติกรรมการขับชั้รถจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจะการอย่างยั่งยืน ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะให้มีการปรับปรุงต่อไป

ข้อเสนอแนะเพื่อนำไปใช้

สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานคร ควรมีการให้ความรู้เกี่ยวกับการจราจร ข้อมูลเกี่ยวกับอุบัติเหตุจะการ โดยผ่านสื่อต่างๆ และควรมีป้ายประชาสัมพันธ์ให้ความรู้ตามท้องที่ต่าง ๆ เพื่อให้การตระหนักถึงอุบัติเหตุที่อาจจะเกิดขึ้น

เจ้าหน้าที่ควรเข้มงวดและจับกุมผู้กระทำความผิดก่การจราจรทุกครั้งโดยไม่เลือกปฏิบัติ และควรมีการตรวจสอบเครื่องหมายและสัญญาณไฟจราจรตามจุดต่าง ๆ ให้อยู่ในสภาพที่ใช้งานได้

เอกสารอ้างอิง

- ปกิจ พรหมายน. (2530). *ความรู้และการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรของผู้ขับชั้รถจักรยานยนต์ส่วนบุคคลในกรุงเทพมหานคร*. วิทยานิพนธ์ปริญญาโทศึกษาศาสตร์มหาบัณฑิต สาขาสิ่งแวดล้อม บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยมหิดล.
- วิจิตร บุญยะโหดระ. (2536). *การป้องกันอุบัติเหตุ : อุบัติเหตุจากการจราจร*. กรุงเทพฯ : รุ่งศิลป์การพิมพ์.
- สุพรรณ จิตรโท. (2542). *การส่งเสริมนักศึกษาโรงเรียนเทคโนโลยีภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่ขับชั้รถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจร*. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาพัฒนาศาสตร์ บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยขอนแก่น.



วารสารรัฐประศาสนศาสตร์และการจัดการสังคม

ปีที่ 2 ฉบับที่ 1 (มกราคม-มิถุนายน) 2563

- สุรพล พยอมแย้ม. (2545). *ปฏิบัติการจิตวิทยาในงานชุมชน*. กาญจนบุรี: สหภาพพัฒนาการพิมพ์.
- สำนักงานการจราจรและขนส่ง. (2547). *รู้เรื่องกฎวินัยจราจร*. กรุงเทพฯ: สำนักงานการจราจรและขนส่งกระทรวงคมนาคม.
- สำนักงานพัฒนาระบบข้อมูลข่าวสาร. (2554). *จดหมายข่าวเพื่อการเท่าทันสถานการณ์สุขภาพ: ห่วงดูอุบัติเหตุบนถนนโลก การกิจพิชิตโรคภัยคุกคามยุคใหม่*. วารสาร ตันคิดเพื่อน คู่คิด มาตรการสร้างสุข ฉบับที่ 31 มกราคม 2554.
- อลิสา จันทร์เรือง. (2545). *ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคจังหวัดสุพรรณบุรี*. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต มหาวิทยาลัยศิลปากร.
- Bloom, M. (1996). *Primary prevention practices : Issues in child's and families' lives*. California: Sage Publications International Education and Professional Publisher.
- Cronbach, L. J. (1974). *Essentials of psychological testing (3rd ed.)*. New York: Harper & Row.
- J.C.F.de Winter, D. Dodou. (2010). *The driver Behaviours Questionnaire as a predictor of accidents: A meta-analysis*. Journal of safety Reserch 41, 463-470.