



ปัจจัยที่ส่งผลต่อความชุกอุบัติเหตุของการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในกลุ่มนักเรียนมัธยมศึกษา
ตอนปลาย ในอำเภอเมือง จังหวัดสุโขทัย

Factors Affected to Prevalence Accident of Motorcycle Rider among Senior High School
Students in Muang District, Sukhothai Province

มงคล รัชชะ
คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง
ปีงบประมาณ พ.ศ. ๒๕๕๙

งานวิจัยนี้เป็นลิขสิทธิ์ของคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง
ปี พ.ศ. ๒๕๖๐

บทคัดย่อ

งานวิจัยนี้เป็นงานวิจัยเชิงสำรวจ (Survey study) เพื่อศึกษาความชุกจากอุบัติเหตุของ ขับขี่รถจักรยานยนต์และปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายในอำเภอเมือง จังหวัดสุโขทัย โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือที่ใช้เก็บรวบรวมข้อมูล และทำการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงพรรณนาและเชิงวิเคราะห์แบบไคสแควร์

จากการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีทั้งสิ้น 860 คน ความชุกของการเกิดอุบัติเหตุในรอบ 1 ปีที่ผ่านมาคือ ร้อยละ 28.60 ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ กลุ่มที่เคยเกิดอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่มีความรู้ในระดับสูง ระดับปานกลาง และระดับต่ำ ตามลำดับ กลุ่มที่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่มีความรู้ในระดับปานกลาง ระดับสูง และ ระดับต่ำ ตามลำดับ กลุ่มที่เคยเกิดอุบัติเหตุ และ กลุ่มไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่ทัศนคติที่ดีในระดับสูง ระดับปานกลาง พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มที่เคยเกิดอุบัติเหตุ และในกลุ่มที่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ ที่มีการปฏิบัติทุกครั้ง 3 อันดับแรกคือ ไม่ดื่มสุราหรือของมึนเมาก่อนการขับขี่ ปรับกระจกส่องหลังให้ชัดเจน และ ลดความเร็วหรือชะลอความเร็วทุกครั้ง เมื่อถึงทางโค้งทางแยก ในขณะที่พฤติกรรมการขับขี่ในกลุ่มที่เคยเกิดอุบัติเหตุ และในกลุ่มที่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ ที่ไม่ปฏิบัติ 3 อันดับแรกคือ สุกบหรี่ในขณะที่ขับขี่ ฝ่าฝืนสัญญาณไฟสีแดง ขับรถจักรยานยนต์โดยไม่สนใจป้ายเตือน ตามลำดับ เพศ ระดับการศึกษา ประสบการณ์การขับขี่และ พฤติกรรมไม่ดื่มสุราหรือของมึนเมา ก่อนการขับขี่ คุยโทรศัพท์ในขณะที่ขับขี่ ขับขี่ในขณะที่ฝนตก ลดความเร็วหรือชะลอความเร็วทุกครั้ง เมื่อพบกับสภาพถนนที่ขรุขระ เป็นหลุมทราย และถนนเปียกลื่น ลดความเร็วหรือชะลอความเร็วทุกครั้ง เมื่อถึงทางโค้งทางแยก ขับขี่ ขับรถย้อนศร และ ขับรถจักรยานยนต์โดยไม่สนใจป้ายเตือน มีความความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

คำสำคัญ: ความชุก ปัจจัยเสี่ยง อุบัติเหตุ นักเรียนมัธยมปลาย

Abstracts

This research is a survey research in order to study prevalence accident from motorcycle rider and factors related to accident from motorcycle rider among senior high school students in Muang district, Sukhothai province Data were collected by questionnaire. Data were analyzed by descriptive statistics, and Pearson chi-square test.

The results showed that 860 samples of the students. The prevalence of accident in a year ago was 28.60 %. The level of knowledge about motorcycle rider was in accident group were high medium, and low levels, respectively. The level of knowledge about motorcycle riding was in non-accident group were medium, high and low levels, respectively. Mostly, both of accident group and non-accident group are mostly high level of good riding attitude and medium level of good riding attitude, respectively. Behavior of motorcycle riding were in accident group and non-accident group which always doing while riding in top 3 were such as do not drink alcohol or alcohol before driving, adjust the rearview mirror to clear before riding and reduce speed or slow down every time when arrive crossroads. However, behavior of motorcycle riding were in accident group and non-accident group which never doing while riding in top 3 were such as smoking while riding, violates the prohibit of traffic law and riding a motorcycle with do not interesting of traffic sign, respectively. Factors were associated statistically significant ($p\text{-value} = 0.050$), including, sex, educations, experience of riding, call mobile phone while riding, riding while raining, reduce speed or slow down every time when the road is not safety (rough, sand and slippery or wet road) reduce speed or slow down every time when arrive crossroads and riding a motorcycle with do not interesting of traffic sign

Keyword: Prevalence, risk factors, accident, senior high school students.

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัย เรื่อง ปัจจัยที่ส่งผลต่อความชุกอุบัติเหตุของการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในกลุ่มนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย ในอำเภอเมือง จังหวัดสุโขทัย จัดทำขึ้นเป็นงานวิจัยหนึ่งที่ได้รับทุนวิจัยจากคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง ประจำปีงบประมาณ 2559 ซึ่งงานวิจัยฉบับนี้ได้รับ ความช่วยเหลือจากคณาจารย์และเจ้าหน้าที่คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหงทุกท่าน ตั้งแต่ขั้นตอนการวางแผนโครงร่างการวิจัย การเก็บข้อมูล การวิเคราะห์และสรุปผลการวิจัย มีคณาจารย์ผู้ตรวจเครื่องมือวิจัย คือ ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ถาวร มาตัน อาจารย์ ดร.อมรศักดิ์ โพธิ์อำ และ อาจารย์ ดร.เสน่ห์ แสงเงิน มีนักศึกษาในคณะสาธารณสุขศาสตร์มหาวิทยาลัยรามคำแหง เป็นผู้ช่วยในการเก็บข้อมูลและบันทึกข้อมูล อีกทั้งยังได้รับความกรุณาจากผู้อำนวยการโรงเรียนสุโขทัยวิทยาคม โรงเรียนอนุตมดาราณี โรงเรียนเทศบาลวัดไทยชุมพล โรงเรียนลิไทพิทยาคม โรงเรียนบ้านสวนวิทยาคม และ โรงเรียนยางซ้ายพิทยาคม ในการเอื้อเฟื้อข้อมูลและอนุญาตให้ผู้วิจัยเข้าเก็บข้อมูลในพื้นที่ ทางผู้วิจัยจึงใคร่ขอขอบคุณทุกท่านที่กรุณาให้การช่วยเหลือให้งานวิจัยนี้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยดี

มงคล รัชชะ

ผู้วิจัย

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อ	ก
กิตติกรรมประกาศ	ค
สารบัญ	ง
สารบัญตาราง	ฉ
บทที่ 1 บทนำ	1
1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา	1
1.2 วัตถุประสงค์การศึกษา	2
1.3 สมมติฐานการวิจัย	2
1.4 ขอบเขตการวิจัย	2
1.5 นิยามศัพท์เฉพาะ	2
1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับจากการวิจัย	3
บทที่ 2 วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง	4
2.1 ความรู้เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร	4
2.2 2.2 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรทางบก	7
2.3 กรอบแนวคิดในการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมสุขภาพ (PRECEDE Framework)	13
2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง	14
2.6 กรอบแนวคิดการวิจัย	15
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย	16
3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง	16
3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย	17
3.3 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล	19
3.4 วิธีวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้	19
บทที่ 4 ผลการวิจัย	20
4.1 ข้อมูลทั่วไป	20

	หน้า
4.2 ความรู้เกี่ยวกับการขับขีรถจักรยานยนต์	22
4.3 ทักษะที่ดีเกี่ยวกับการขับขีรถจักรยานยนต์	25
4.4 พฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์	29
4.5 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการใช้สารเคมีกำจัดศัตรูพืช	32
บทที่ 5 สรุปและอภิปรายผลการวิจัย	37
5.1 สรุปและอภิปรายผลการวิจัย	37
5.2 ข้อเสนอแนะในการวิจัย	41
บรรณานุกรม	42
ภาคผนวก	44
ประวัติผู้วิจัย	52

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวน และ ร้อยละ ข้อมูลทั่วไปของนักเรียนชั้นมัธยมปลาย	21
ตารางที่ 4.2 แสดงความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของกลุ่มนักเรียนชั้นมัธยมปลาย	22
ตารางที่ 4.3 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับคะแนนความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มนักเรียนชั้นมัธยมปลาย	25
ตารางที่ 4.4 แสดงทัศนคติที่ดีเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มนักเรียนชั้นมัธยมปลาย	26
ตารางที่ 4.5 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับคะแนนทัศนคติที่ดีเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มนักเรียนชั้นมัธยมปลาย	29
ตารางที่ 4.6 แสดงพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนในกลุ่มชั้นมัธยมปลาย	30
ตารางที่ 4.7 แสดงการเปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลและการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์	32
ตารางที่ 4.8 แสดงการเปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์และการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์	34
ตารางที่ 4.9 แสดงการเปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์และการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์	34
ตารางที่ 4.10 แสดงการเปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์และการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์	35

บทที่ 1

บทนำ

1.1 ที่มาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันสิ่งอำนวยความสะดวกได้มีบทบาทในการดำรงชีวิตของมนุษย์เป็นอย่างมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งด้านการคมนาคมขนส่งที่เปลี่ยนไปจากอดีต ประชาชนในประเทศไทยมีรถยนต์เพื่อเป็นยานพาหนะแทบทุกครัวเรือน การเดินทางที่สะดวกและรวดเร็วขึ้น ในขณะที่รถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะที่นิยมมากที่สุด เมื่อเปรียบเทียบกับรถชนิดอื่นและมีอัตราการใช้รถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นอย่างรวดเร็วในทุก ปีเนื่องจากราคาถูก มีความสะดวกสบายในการใช้งาน ปัจจุบันมีรถจักรยานยนต์ที่ จดทะเบียนสะสมในประเทศไทยจำนวน 20,291,305 คัน จำนวนรถที่จดทะเบียนสะสม ณ วันที่ 31 มกราคม 2560 (กรมการขนส่ง 2560)

อย่างไรก็ตามผลกระทบที่ตามมาคือ การเกิดอุบัติเหตุทางจราจร จากสถิติสำนักงานตำรวจแห่งชาติ ปี 2558 พบว่า พบว่าอุบัติเหตุจากจราจรจำนวน 69,371 รายการ มูลค่าทรัพย์สินเสียหายรวม 262,511,210 บาท เสียชีวิตรวม 6,268 ราย บาดเจ็บสาหัสรวม 2,519 ราย บาดเจ็บเล็กน้อยรวม 15,614 ราย เมื่อพิจารณาชนิดของยานพาหนะที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุพบว่าการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดคืออุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ 2559) และพบว่า อัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุมากที่สุดคือกลุ่มอายุ 15 - 24 ปี มากที่สุดเมื่อเทียบกับกลุ่มอายุอื่นๆ (หน่วยเฝ้าระวังและสะท้อนสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนน, 2559) เนื่องจากกลุ่มอายุนี้อยู่ในช่วงวัยรุ่นและเข้าสู่ผู้ใหญ่ ยังมีความคิดคะนอง ชอบสนุกสนาน ตื่นเต้น เสี่ยงภัย มักขับรถด้วยความเร็วสูงขาดจิตสำนึกในความปลอดภัย บางรายยังไม่มี ความชำนาญที่เพียงพอและการตัดสินใจต่อเหตุการณ์ต่างๆ ไม่ทันการณ์ จึงเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ผู้ขับขี่เกิด อุบัติเหตุได้มาก รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บ และเสียชีวิตมากเป็นอันดับ หนึ่ง หรือประมาณ 1 ใน 3 ของผู้ได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรบนถนนตลอดมา ซึ่งก็เกิดจากการที่ รถจักรยานยนต์ไม่มีอุปกรณ์ความปลอดภัยเท่าเทียมกับรถยนต์ ประเภทอื่นๆ ซึ่งนำไปสู่ความเสี่ยงที่จะเกิด อันตรายต่อการบาดเจ็บและตายได้ ถึง 10 – 50 เท่าของ การเกิดอุบัติเหตุจากการใช้พาหนะทั้งหมด

จังหวัดสุโขทัยเป็นจังหวัดในภาคเหนือตอนล่าง และมีแหล่งท่องเที่ยวทางประวัติศาสตร์ที่น่าสนใจหลายแห่งและมีนักท่องเที่ยวเข้ามาเที่ยวตลอดทั้งปี อย่างไรก็ตามจังหวัดสุโขทัยมีอัตราเกิดอุบัติเหตุทางจราจรมากจังหวัดหนึ่งในเขตภาคเหนือ โดยเฉพาะการเกิดอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์ของวัยรุ่น ดังนั้น

ผู้วิจัยจึงสนใจที่จะศึกษา ปัจจัยที่ส่งผลต่อความชุกอุบัติเหตของการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดสุโขทัย

1.2 วัตถุประสงค์การศึกษา

1. เพื่อศึกษาความชุกจากอุบัติเหตของการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดสุโขทัย
2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายจังหวัดสุโขทัย

1.3 สมมติฐานการวิจัย

ปัจจัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่เหมาะสมก่อให้เกิดอุบัติเหตจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

1.4 ขอบเขตการวิจัย

ขอบเขตของการวิจัย ในการศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อความชุกอุบัติเหตของการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดสุโขทัย ประชากรที่ใช้ในการวิจัย กลุ่มประชากรคือนักเรียนชั้นมัธยมปลายตั้งแต่ ม.4 – ม.6 จำนวน 2,873 คน ในโรงเรียนมัธยมในเขตอำเภอเมือง จังหวัดสุโขทัย จำนวน 6 โรงเรียน คือ โรงเรียนสุโขทัยวิทยาคม โรงเรียนอนุตมตารุณี โรงเรียนเทศบาลวัดไทยชุมพล โรงเรียนลิไทพิทยาคม โรงเรียนบ้านสวนวิทยาคม และ โรงเรียนยางซ้ายพิทยาคม จำนวน 860 คน

1.5 นิยามและศัพท์เฉพาะ

ความชุก หมายถึง อัตราเกิดอุบัติเหตของนักเรียนชั้นมัธยมปลายที่ทำการศึกษา

ปัจจัยเสี่ยง หมายถึง ปัจจัยเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

อุบัติเหต หมายถึง อุบัติเหตที่เกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

นักเรียนมัธยมปลาย หมายถึง นักเรียนมัธยมศึกษาในโรงเรียนมัธยมในเขตอำเภอเมือง จังหวัดสุโขทัยจำนวน 6 โรงเรียน คือ โรงเรียนสุโขทัยวิทยาคม โรงเรียนอนุตมตารุณี โรงเรียนเทศบาลวัดไทยชุมพล โรงเรียนลิไทพิทยาคม โรงเรียนบ้านสวนวิทยาคม และ โรงเรียนยางซ้ายพิทยาคม ที่กำลังเรียนอยู่ระหว่างชั้น ม.4 – ม.6

1.6 ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. เพื่อทราบความชุกการเกิดอุบัติเหตุของนักเรียนชั้นมัธยมปลายในจังหวัดสุโขทัย
2. เพื่อทราบปัจจัยเสี่ยงที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ
3. นำผลที่ได้จากการวิจัยไปใช้เป็นข้อมูลสำหรับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องในการวางแผนการการลดอุบัติเหตุจากรถ

บทที่ 2

วรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

ในการทบทวนวรรณกรรมเกี่ยวกับการวิจัยเรื่องปัจจัยที่ส่งผลต่อความชุกอุบัติเหตุของการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดสุโขทัย ทีมผู้วิจัยได้ค้นคว้าความรู้ในเรื่องต่าง ๆ ดังนี้คือ

- 2.1 ความรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุการจราจร
- 2.2 กฎหมายเกี่ยวข้องกับจราจรทางบก
- 2.3 กรอบแนวคิดการวิเคราะห์ปัจจัยที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมสุขภาพ (PRECEDE Framework)
- 2.4 ทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้อง

2.1 ความรู้เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร

2.1.1 ความหมายของอุบัติเหตุ อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่ไม่ได้คาดการณ์หรือคาดคิดมาก่อน และเกิดขึ้นแล้วก่อให้เกิดผลกระทบต่อชีวิต เช่น บาดเจ็บ พิการ หรือ สูญเสียภาพ หรือ เสียชีวิต หรือ ก่อให้เกิดการความเสียหายทรัพย์สิน ทั้งของผู้เกิดอุบัติเหตุและผู้อื่นที่เกี่ยวข้อง เรื่องราวที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ ได้แก่ (สารานุกรมไทยฉบับเยาวชนโดยพระราชประสงค์ในพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว, 2528)

1. ตัวการหรืออุปกรณ์ที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น ยานยนต์ อาวุธปืน สารพิษ ไฟฟ้า ก๊าซหุงต้ม
2. ผลจากอุบัติเหตุ เช่น บาดแผลของผิวหนังศีรษะหรือสมองบาดเจ็บ กระดูกหัก แผลจากวัตถุระเบิดและกระสุนปืน แผล ลวกไหม้
3. สิ่งแวดล้อมที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น การจราจร บ้าน โรงเรียน สถานที่ประกอบการ เช่น โรงงานสถานที่ก่อสร้าง สนามกีฬา สนามรบ
4. ผู้ที่ประสบอุบัติเหตุ เช่น อุบัติเหตุที่เกิดแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน อุบัติเหตุในเด็ก คนงาน นักกีฬา คนชรา

2.1.2 อุบัติเหตุเนื่องจากการจราจร อุบัติเหตุเนื่องจากการจราจรแบ่งออกเป็น 4 ประเภทได้แก่ อุบัติเหตุยานยนต์ในถนนหลวง อุบัติเหตุรถไฟ อุบัติเหตุในการขนส่งทางน้ำ และ อุบัติเหตุในการขนส่งทางอากาศ โดยมีรายละเอียดดังนี้

อุบัติเหตุยานยนต์ในถนนหลวง ซึ่งเป็นอุบัติเหตุการจราจรที่พบมากที่สุดอุบัติเหตุยานยนต์ที่เกิดขึ้นบนทางหลวงแผ่นดินสายต่างๆ ทั่วประเทศไทยมีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างรวดเร็ว ส่วนใหญ่เกิดจากอุบัติเหตุของรถยนต์นั่งส่วนบุคคล รองลงมา ได้แก่ รถบรรทุก และรถยนต์โดยสาร เหตุเกิดมากเป็นพิเศษในวันหยุดสุดสัปดาห์ สาเหตุที่ประมวลได้ ส่วนใหญ่เกิดจากการขับรถโดยประมาท เช่น การแข่งรถในที่คับขัน ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด เลี้ยวตัดหน้ารถอื่นอย่างกระชั้นชิด หรือผู้ขับขี่เมาสุรา ดินยาเสพติด หรือหลับในขณะขับรถ เป็นต้น

อุบัติเหตุรถไฟเมื่อเปรียบเทียบกับยานยนต์แล้วรถไฟให้ความปลอดภัยแก่ผู้โดยสารมากกว่ารถยนต์ ทั้งนี้เพราะว่า รถไฟมีระบบทางเดินรถที่แน่นอนของตนเอง และมีการดูแลควบคุมที่ทั่วถึง ในปีหนึ่งๆ ยังมีอุบัติเหตุรถไฟตกรางอยู่บ่อยๆ แต่มักไม่ร้ายแรง มีผู้โดยสารบาดเจ็บล้มตายจำนวนน้อย เท่าที่ปรากฏเป็นข่าวน่าสะเทือนขวัญของคนทั่วไป คือ รถไฟ ๒ ขบวน วิ่งชนกัน เกิดการพลิกคว่ำ มีผู้โดยสารบาดเจ็บล้มตายคราวละมากๆ สาเหตุสันนิษฐานว่า เกิดจากความประมาทของเจ้าหน้าที่ฝ่ายใดฝ่ายหนึ่งหรือหลายฝ่าย เช่น พนักงานขับรถ หรือพนักงานสับเปลี่ยนรางรถปฏิบัติหน้าที่ด้วยความประมาท พนักงานขับรถด้วยความเร็วเกินอัตราที่กำหนด หรือฝ่าฝืนสัญญาณความปลอดภัย เป็นต้น

อุบัติเหตุในการขนส่งทางน้ำเนื่องจากการขนส่งทางน้ำได้รับความนิยมภายในประเทศน้อยลง ขณะที่บ้านเมืองพัฒนาการขนส่งทางบกให้สะดวกขึ้น อุบัติเหตุทางน้ำที่ปรากฏในหน้าหนังสือพิมพ์ที่เป็นรายใหญ่ๆ มักเกิดจากเรือโดยสารล่มในแม่น้ำ หรือทะเล ส่วนมากเป็นเรือทัศนอาภรณ์ที่บรรทุกผู้โดยสารเกินอัตรา หรือประสบสภาพอากาศแปรปรวน ขาดความระมัดระวังทั้งผู้ขนส่ง และผู้โดยสาร ส่วนอุบัติเหตุจมน้ำมักเกิดขึ้น ประปรายกับผู้ซึ่งมีที่อยู่อาศัยใกล้แม่น้ำลำคลอง หรือเดินทางทางเรือเป็นส่วนใหญ่

อุบัติเหตุในการขนส่งทางอากาศอุบัติเหตุในการขนส่งทางอากาศ เช่น เครื่องบินโดยสารตก มักปรากฏเป็นข่าวใหญ่ ไม่ว่าเกิดขึ้น ณ ที่ใดของโลก เพราะเครื่องบินโดยสารแต่ละลำที่ตก มักมีผู้โดยสารเสียชีวิตเป็นจำนวนมาก ในประเทศไทย เครื่องบินฝึกบินประสบอุบัติเหตุตกบ่อยๆ แต่ผู้บาดเจ็บเสียชีวิตมีจำนวนน้อย เช่น เครื่องบินโดยสารไอพ่นของสายการบินต่างประเทศ บินชนโรงงานทอผ้าใกล้ท่าอากาศยานกรุงเทพฯ (ดอนเมือง) ขณะบินร่อนลง และเครื่องบินโดยสารภายในประเทศประสบอุบัติเหตุตกที่รังสิต มีผู้โดยสารและเจ้าพนักงานของเครื่องบิน เสียชีวิตเป็นจำนวนมาก (สารานุกรมไทยฉบับเยาวชนโดยพระราชประสงค์ในพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว, 2528)

2.1.3 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร ดังนี้คือ ความบกพร่องของคน ได้แก่ ผู้ขับขี่ เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่สำคัญที่สุด และมีปัญหาในการแก้ไขพฤติกรรมให้ปลอดภัยได้ยากมากสาเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ขับขี่ด้วยความประมาท ขาดความระมัดระวัง ขาดความชำนาญในการขับขี่ มีความผิดปกติด้านร่างกายและจิตใจ ขาดความรู้ในเรื่องกฎแห่งความปลอดภัย เมาสุรา และเสพยาบ้า เป็นต้น และ คนโดยสารและคนเดินเท้าไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ขาดความระมัดระวัง ไม่ข้ามถนนตรงทางข้ามหรือสะพานลอย ไม่ข้ามถนนเมื่อรถติดไฟแดง ห้อยโหนหรือยื่นส่วนหนึ่งส่วนใดของร่างกายออกนอกตัวรถ

สิ่งแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งเป็นสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจาก สิ่งแวดล้อมที่ไม่ปลอดภัย ได้แก่ สภาพของถนนชำรุดบกร่อง สภาพของถนนไม่มีมาตรฐาน สภาพดินฟ้าอากาศที่ไม่ดีกฎระเบียบของการจราจรที่ไม่ชัดเจนและไม่เหมาะสมกับสภาพสังคมปัจจุบัน

2.1.4 ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางจราจร พบว่ามีปัจจัยสำคัญ 4 ประการ ได้แก่ ปัจจัยที่เกี่ยวกับ คน หรือผู้ขับขี่ ยานพาหนะ ถนนและสภาพแวดล้อม และความบกพร่องทางกฎหมายโดยมีรายละเอียดดังต่อไปนี้

ปัจจัยที่เกิดจากผู้ขับขี่ ได้แก่ เพศ อายุ การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ปัจจัยสำคัญเกิดจากการขาดความรับผิดชอบ ความเห็นแก่ตัว ความไม่เป็นระเบียบวินัย หงุดหงิดในการขับรถ การดื่มสุราและเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ในขณะขับรถ ยากล่อมประสาท ยาแก้หวัด ยาคลายกล้ามเนื้อเมื่อดื่มสุราเข้าไป สิ่งเหล่านี้ก่อให้เกิดปัจจัยเสี่ยงจากอุบัติเหตุเป็นอย่างมาก

ปัจจัยเรื่องยานพาหนะ ได้แก่ สภาพของยางหมดสภาพ ไม่มีดอกยางหรือดอกยางสั้น ระบบห้ามล้อมือและเท้าไม่ดี พวงมาลัยหรือคันบังคับรถชำรุด ระบบสัญญาณไฟจราจร ความบกพร่องของกระจกมองหลัง แตรสัญญาณ ความบกพร่องของหม้อน้ำ น้ำมันเครื่อง น้ำมันเบรก เป็นต้น

ปัจจัยที่เกี่ยวกับถนน ได้แก่ จำนวนช่องทางเดินรถ ความกว้างของช่องทางเดินรถแนวกั้นกลางถนน ไหล่ถนน เครื่องกั้นทางบริเวณสะพาน หรือทางโค้ง หรือบนถนนที่กำหนดความเร็วสูง ค่าความผิดของผิวถนน นอกจากนี้พื้นผิวถนนที่ชำรุด เป็นหลุมเป็นร่องลื่น ผิวถนนเสื่อมคุณภาพ ถนนลาดชัน โค้งมาก ความลาดเอียงของถนนไม่ได้มาตรฐานและถนนที่กำลังมีการก่อสร้าง เป็นต้น ลักษณะของทางที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ ความกว้างของช่องทางเดินรถ อัตราการเกิดอุบัติเหตุบนถนนมีความสัมพันธ์กับความกว้างของช่องทางเดินรถเพียงส่วนน้อยเท่านั้น แนวกั้นกลางถนน ใช้กั้นถนนที่มีการจราจรสวนทางกันโดยคำนึงถึงความปลอดภัยของรถที่แล่นสวนทางกันเป็นสำคัญ แต่ในทางปฏิบัติอาจเพียงช่วยลดอุบัติเหตุลงได้บ้าง การชนด้านหน้าแบบประสานงานจะไม่มีและการเกิดอุบัติเหตุจะไม่รุนแรง สภาพแวดล้อมที่เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจร ได้แก่ อุปกรณ์ความปลอดภัยบกพร่อง สิ่งเหล่านี้ ได้แก่ ป้ายเตือน ป้ายแนะนำป้ายบังคับ และสัญญาณไฟจราจร อุปสรรคทางธรรมชาติ ได้แก่ สภาพทัศนวิสัยไม่ดีที่เกิดจากปรากฏการณ์ตามธรรมชาติ เช่นหมอกลงจัด ฝนตกหนัก เป็นต้นและ การกระทำของมนุษย์ สภาพแวดล้อมที่เกิดจากการกระทำของมนุษย์นั้น พบมากในเขตเมือง ได้แก่ สภาพสิ่งแวดล้อมเป็นพิษ เสียงดังจากการจราจร ควันทิ้งจากท่อไอเสีย การจราจรที่ติดขัด ซึ่งในปัจจุบันปัญหาดังกล่าว จะมีความรุนแรงมากขึ้น ก่อให้เกิดอันตรายต่อสุขภาพอนามัยของประชาชน เกิดภาวะความตึงเครียดเกิดความแปรปรวนทางอารมณ์ ทำให้มีพฤติกรรมหงุดหงิดง่าย

สาเหตุจากความบกพร่องของกฎหมาย เช่น การขาดการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทุกคนทราบกฎระเบียบ ข้อบังคับ และบทลงโทษในการฝ่าฝืนกฎต่าง ๆ ทำให้ประชาชนขาดจิตสำนึกและฝ่าฝืนกฎระเบียบต่าง ๆ ซึ่งมีผลให้เกิดอุบัติเหตุได้ บทลงโทษหรือค่าปรับยังไม่เหมาะสม ทำให้มีการฝ่าฝืนกฎจราจร หรือกฎระเบียบต่าง ๆ อยู่เสมอ การที่กฎหมายมิได้กำหนดเพศ อายุสูงสุดของผู้ขับขี่

รวมทั้งการศึกษาชั้นต่ำของ ผู้ขับขี่รถยนต์พาหนะ ถึงแม้ว่าผู้ขับขี่จะสอบผ่าน และได้รับใบอนุญาตขับขี่มาแล้ว ก็อาจทำผิดกฎจราจร และทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ขาดการกวดขัน จับกุม หรือยังไม่จริงจังหรือเข้มงวดในการพิจารณาดำเนินคดีหรือจับกุมผู้กระทำผิด เป็นสาเหตุให้ขับรถหรือใช้รถใช้ถนนอย่างเสรี ตามอำเภอใจ ซึ่งมักทำให้เกิดอุบัติเหตุ ในแต่ละปีจะมีผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรเป็นจำนวนมาก

2.1.5 การสูญเสียจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น บนท้องถนนมักเกี่ยวข้องกับผลกระทบจากความสูญเสียเนื่องจากอุบัติเหตุ มีองค์ประกอบ 2 ประการ คือ ความสูญเสียโดยตรง (Direct Loss) ได้แก่ ค่าบริการฉุกเฉิน ค่ารักษาในโรงพยาบาล ค่าดูแลผู้ป่วยบาดเจ็บภายหลังออกจากโรงพยาบาล ค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูสภาพ ค่าชดเชยในระหว่างเจ็บป่วย ค่าทำศพ ค่าชดเชยความพิการ ค่าทรัพย์สินเสียหาย เหล่านี้เป็นต้น ความสูญเสียโดยอ้อม (Indirect Loss) เป็นความสูญเสียที่เกิดขึ้นเป็นจำนวนมากกว่าการสูญเสียโดยตรง และไม่สามารถมองเห็นได้ แบ่งได้เป็น 4 ด้าน คือ ความสูญเสียทางด้านร่างกาย ความสูญเสียทางจิตใจ ความสูญเสียทางเศรษฐกิจ ความสูญเสียทางสังคม

2.1.6 ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ในการขับขี่อย่างปลอดภัย ควรมีการเตรียมตัวและปฏิบัติเพื่อลดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดังต่อไปนี้

การเตรียมตัวก่อนการขับขี่ ควร พักผ่อนให้เพียงพอวันละ 6-8 ชั่วโมง ไม่ดื่มสุราของมึนเมา หรือ มีสติอยู่ตลอดเวลา ไม่มีอารมณ์โกรธระหว่างการขับขี่เพราะจะทำให้การรับรู้และการตัดสินใจผิดพลาดได้ง่าย เข้าใจป้ายสัญญาณต่าง ๆ การแต่งกายเพื่อการขับขี่ที่ปลอดภัย การสวมหมวกนิรภัย

การเตรียมความพร้อมของรถจักรยานยนต์ ตรวจสอบก่อนขับขี่รถจักรยานยนต์ การขับขี่ที่ปลอดภัยต้องมีการตรวจตราและซ่อมแก้ไขข้อบกพร่องเข้าใจและเรียนรู้การทำงานของอุปกรณ์รวมทั้งระบบต่าง ๆ ของรถจักรยานยนต์ อย่างสม่ำเสมอ เช่น ตรวจสอบระบบต่าง ๆ ในรถจักรยานยนต์ ที่สำคัญ น้ำมันเชื้อเพลิง น้ำมันเครื่อง ยางทั้ง 2 ล้อ ความตึงของโซ่ เครื่องยนต์ เบรก คลัทช์ ระบบไฟและแดร แบตเตอรี่ กระจกมองหลัง เป็นต้น

สภาพแวดล้อม ต่าง ๆ เช่น ฝน ลม เวลากลางวัน สภาพของถนน ป้ายเตือนข้างทาง เส้นทางที่จะขับขี่ สภาพถนนที่มีลักษณะทางร่วม เป็นต้น (กาญจน์กรรณ สุธังคะ, 2559)

2.2 กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการจราจรทางบก

2.2.1 พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

มาตรา 2 พระราชบัญญัตินี้ให้ใช้บังคับเมื่อพ้นกำหนดเก้าสิบวันนับแต่วันประกาศในราชกิจจานุเบกษา เป็นต้นไป

มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้

(1) “การจราจร” หมายความว่า การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้าหรือ คนที่จูง ชี หรือ ไล่ ด้อนสัตว์

(2) “ทาง” หมายความว่า ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง ทางเท้า ทางข้าม ทางร่วมทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพาน และสถานที่ประชาชนใช้ในการจราจร และให้หมายความรวมถึงทางส่วนบุคคลที่เจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจรหรือที่เจ้าพนักงานจราจรได้ประกาศให้เป็นทางตาม

พระราชบัญญัตินี้ด้วย แต่ไม่รวมไปถึงทางรถไฟ

(3) “ทางเดินรถ” หมายความว่า พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับการเดินรถไม่ว่าในระดับพื้นดิน ใต้หรือเหนือพื้นดิน

(4) “ช่องเดินรถ” หมายความว่า ทางเดินรถที่จัดแบ่งเป็นช่องสำหรับการเดินรถ โดยทำเครื่องหมายเป็นเส้นหรือแนวแบ่งเป็นช่องไว้

(5) “ช่องเดินรถประจำทาง” หมายความว่า ช่องเดินรถที่กำหนดให้เป็นช่องเดินรถสำหรับรถโดยสารประจำทางหรือรถบรรทุกทุกคนโดยสารประเภทที่อธิบดีกำหนด

(6) “ทางเดินรถทางเดียว” หมายความว่า ทางเดินรถใดที่กำหนดให้ผู้ขับรถขับไปในทิศทางเดียวกันตามเวลาที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด

(7) “ขอบทาง” หมายความว่า แนวริมของทางเดินรถ

(8) “ไหล่ทาง” หมายความว่า พื้นที่ที่ต่อจากขอบทางออกไปทางด้านข้างซึ่งยังมิได้จัดทำเป็นทางเท้า

(9) “ทางร่วมทางแยก” หมายความว่า พื้นที่ที่ทางเดินรถตั้งแต่สองสายตัดผ่านกัน รวมบรรจบกัน หรือติดกัน

(10) “วงเวียน” หมายความว่า ทางเดินรถที่กำหนดให้รถเดินรอบเครื่องหมายจราจรหรือ สิ่ง ที่สร้างขึ้นในทางร่วมทางแยก

(11) “ทางเท้า” หมายความว่า พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับคนเดินซึ่งอยู่ข้างใดข้างหนึ่งของทาง หรือทั้งสองข้างของทาง หรือส่วนที่อยู่ชิดขอบทางซึ่งใช้เป็นที่สำหรับคนเดิน

(12) “ทางข้าม” หมายความว่า พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับให้คนเดินเท้าข้ามทางโดยทำเครื่องหมายเป็นเส้นหรือแนวหรือดอกหมุดไว้บนทาง และให้หมายความรวมถึงพื้นที่ที่ทำให้คนเดินเท้าข้ามไม่ว่าในระดับใต้หรือเหนือพื้นดินด้วย

(13) “เขตปลอดภัย” หมายความว่า พื้นที่ในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายแสดงไว้ให้เห็นได้ชัดเจนทุกเวลาสำหรับให้คนเดินเท้าที่ข้ามทางหยุดรอหรือให้คนที่ขึ้นหรือลงรถหยุดรอก่อนจะข้ามทางต่อไป

(14) “ที่คับขัน” หมายความว่า ทางที่มีการจราจรพลุกพล่านหรือมีสิ่งกีดขวาง หรือในที่ซึ่งมองเห็นหรือทราบได้ล่วงหน้าว่าอาจเกิดอันตรายหรือความเสียหายแก่รถหรือคนได้ง่าย

(15) “รถ” หมายความว่า ยานพาหนะทางบกทุกชนิด เว้นแต่รถไฟและรถราง

(17) “รถจักรยานยนต์” หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือพลังงานอื่น และมีล้อไม่เกินสองล้อ ถ้ามีพ่วงข้างมีล้อเพิ่มอีกไม่เกินหนึ่งล้อ

(28) “ผู้ขับขี่” หมายความว่า ผู้ขับรถ ผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง ผู้ลากขึ้นยานพาหนะ

(29) “คนเดินเท้า” หมายความว่า คนเดินและให้รวมตลอดถึงผู้ใช้เก้าอี้ล้อสำหรับคนพิการ หรือรถสำหรับเด็กด้วย

(30) “เจ้าของรถ” หมายความว่า ผู้มีรถไว้ในครอบครองด้วย

(31) “ผู้เก็บค่าโดยสาร” หมายความว่า ผู้ซึ่งรับผิดชอบในการเก็บค่าโดยสาร และผู้ดูแล คนโดยสารที่อยู่ประจำรถบรรทุกทุกคนโดยสาร

(32) “ใบอนุญาตขับขี่” หมายความว่า ใบอนุญาตขั้บรถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ ใบอนุญาตสำหรับคนขับรถตามกฎหมายว่าด้วยรถจ้าง ใบอนุญาตขั้บที่ตามกฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน และใบอนุญาตผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง

(33) “สัญญาณจราจร” หมายความว่า สัญญาณใด ๆ ไม่ว่าจะแสดงด้วยธง ไฟ ไฟฟ้า มือ แขน เสียงนกหวีด หรือด้วยวิธีอื่นใด สำหรับให้ผู้ขับขี่คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ขี่ หรือไล่ต้อนสัตว์ ปฏิบัติตามสัญญาณนั้น

(34) “เครื่องหมายจราจร” หมายความว่า เครื่องหมายใด ๆ ที่ได้ติดตั้งไว้ หรือทำให้ปรากฏในทางสำหรับ

ให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ขี่ หรือไล่ต้อนสัตว์ ปฏิบัติตามเครื่องหมายนั้น

ลักษณะ 1 การใช้รถ

หมวด 1 ลักษณะของรถที่ใช้ในทาง

มาตรา 6 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง หรืออาจเกิดอันตราย หรืออาจ ทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยแก่ผู้ใช้ คนโดยสารหรือประชาชนมาใช้ในทางเดินรถที่ใช้ในทางเดินรถ ผู้ขับขี่ต้องจัดให้มีเครื่องยนต์ เครื่องอุปกรณ์และหรือส่วนควบคุม ที่ครบถ้วนตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมายว่าด้วยรถลาก หรือกฎหมายว่าด้วยรถจ้าง และใช้การได้ดี สภาพของรถที่อาจทำให้เสื่อมเสียสุขภาพอนามัยตามวรรคหนึ่งและวิธีการทดสอบ ให้เป็นไปตามหลักเกณฑ์ และวิธีการที่กำหนดในกฎกระทรวง

มาตรา 7 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่มีได้ติดแผ่นป้ายเลขทะเบียน แผ่นป้ายเครื่องหมายเลขทะเบียนหรือป้ายประจำรถ ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ กฎหมายว่าด้วยการขนส่ง กฎหมายว่าด้วยล้อเลื่อน กฎหมายว่าด้วยรถลากหรือกฎหมายว่าด้วยรถจ้างมาใช้ในทางเดินรถ

มาตรา 8 ห้ามมิให้ผู้ใดนำรถที่ผู้ขับขี่ไม่อาจแลเห็นทางพอแก่ความปลอดภัยมาใช้ในทางเดินรถ

ลักษณะ 2 สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร

มาตรา 11 รถที่จดทะเบียนแล้วต้องมีและแสดงแผ่นป้ายและเครื่องหมายครบถ้วนถูกต้องตามที่กำหนดไว้ในกฎกระทรวง

มาตรา 12 รถใดที่จดทะเบียนแล้วปรากฏว่าภายหลังรถนั้นมีส่วนครบหรือเครื่องอุปกรณ์สำหรับรถไม่ถูกต้องตามที่กำหนดในกฎกระทรวง หรือเพิ่มสิ่งใดสิ่งหนึ่งเข้าไปซึ่งอาจก่อให้เกิดอันตรายแก่ร่างกายหรือจิตใจของผู้อื่น ห้ามมิให้ผู้ใดใช้รถนั้นจนกว่าจะจัดให้มีครบถ้วนถูกต้องหรือเอาออกแล้ว

มาตรา 22 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรที่ปรากฏข้างหน้าในกรณีต่อไปนี้

(1) สัญญาณจราจรไฟสีเหลืองอำพัน ให้ผู้ขับขี่เตรียมหยุดรถหลังเส้นให้รถหยุดเพื่อเตรียมปฏิบัติตามสัญญาณที่จะปรากฏต่อไปดังกล่าวใน เว้นแต่ผู้ขับขี่ที่ได้เลยเส้นให้รถหยุดไปแล้วให้เลยไปได้

(2) สัญญาณจราจรไฟสีแดงหรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า “หยุด” ให้ผู้ขับขี่หยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด

(3) สัญญาณจราจรไฟสีเขียวหรือเครื่องหมายจราจรสีเขียวที่มีคำว่า “ไป” ให้ผู้ขับขี่ขับรถต่อไปได้ เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

(4) สัญญาณจราจรไฟลูกศรสีเขียวชี้ให้เลี้ยวหรือชี้ให้ตรงไป หรือสัญญาณจราจรไฟสีแดงแสดงพร้อมกับสัญญาณจราจรไฟลูกศรสีเขียวชี้ให้เลี้ยวหรือชี้ให้ตรงไปให้ผู้ขับขี่เลี้ยวรถหรือขับรถตรงไปได้ตามทิศทางที่ลูกศรชี้และต้องขับรถด้วยความระมัดระวัง และต้องให้สิทธิแก่คนเดินเท้าในทางข้ามหรือรถที่มาทางขวาก่อน

ลักษณะ 3 การใช้ทางเดินรถ

หมวด 1 การขับรถ

มาตรา 36 ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถ ให้รถคันอื่นผ่านหรือแซงขึ้นหน้าเปลี่ยนช่องเดินรถ ลดความเร็วของรถจอดรอ หรือหยุดรถ ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขนตามมาตรา 37 หรือไฟสัญญาณตามมาตรา 38 หรือสัญญาณ

อย่างอื่นตามข้อบังคับของเจ้าพนักงานจราจรถ้าโดยสภาพของรถ สภาพของการบรรทุก หรือสภาพของทัศนวิสัยการให้สัญญาณด้วยมือและแขนตาม

วรรคหนึ่งไม่อาจทำให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถสวนมาหรือตามมาข้างหลังมองเห็นได้ ผู้ขับขี่ต้องให้ไฟสัญญาณผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน ไฟสัญญาณหรือสัญญาณอย่างอื่นตามวรรคหนึ่งก่อนที่จะเลี้ยวรถเปลี่ยนช่องเดินรถ จอดรถหรือหยุดรถเป็นระยะทางไม่น้อยกว่าสามสิบเมตรผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขนไฟสัญญาณหรือสัญญาณอย่างอื่นตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถอื่นเห็นได้ในระยะไม่น้อยกว่าหกสิบเมตร

มาตรา 38 การให้ไฟสัญญาณของผู้ขับขี่รถยนต์หรือรถจักรยานยนต์ให้ปฏิบัติ ดังต่อไปนี้

(1) เมื่อจะหยุดรถ ผู้ขับขี่ต้องให้ไฟสัญญาณสีแดงที่ทำยรถ

(2) เมื่อจะเลี้ยวรถ เปลี่ยนช่องเดินรถ หรือแซงขึ้นหน้ารถคันอื่น ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณ ยกเลี้ยวสีเหลืองอำพัน หรือให้ไฟสัญญาณกระพริบสีขาวหรือสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่หน้ารถหรือข้างรถ และไฟสัญญาณกระพริบสีแดงหรือสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่ท้ายรถไปในทิศทางที่จะเลี้ยว เปลี่ยนช่องเดินรถ หรือแซงขึ้นหน้ารถคันอื่น

(3) เมื่อจะให้รถคันอื่นแซงขึ้นหน้า ผู้ขับขี่ต้องให้ไฟสัญญาณยกเลี้ยวสีเหลืองอำพัน หรือให้ไฟสัญญาณกระพริบสีแดงหรือสีเหลืองอำพันที่ติดอยู่ท้ายรถทางด้านซ้ายของรถ

มาตรา 43 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ

- (1) ในขณะที่อ่อนความสามารถในอันที่จะขับ
- (2) ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
- (3) ในลักษณะกีดขวางการจราจร
- (4) โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน
- (5) ในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือไม่อาจแลเห็นทางด้านหน้าหรือด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่งหรือทั้งสองด้านได้พอแก่ความปลอดภัย
- (6) คร่อมหรือทับเส้นหรือแนวแบ่งช่องเดินรถ เว้นแต่เมื่อเปลี่ยนช่องเดินรถ เลี้ยวรถ หรือกลับรถ

- (7) บนทางเท้าโดยไม่มีเหตุอันสมควร เว้นแต่รถลากเข็นสำหรับทารก คนป่วยหรือคนพิการ
- (8) โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น
- (9) ในขณะที่โทรศัพท์เคลื่อนที่ เว้นแต่การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนาโดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น

มาตรา 43 ทวิ ห้ามมิให้ผู้ขับขี่เสพยาเสพติดให้โทษตามกฎหมายว่าด้วยยาเสพติดให้โทษหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทตามกฎหมายว่าด้วยวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ทั้งนี้ ตามที่อธิบดีกำหนดโดยประกาศในราชกิจจานุเบกษา

ลักษณะ 17 เบ็ดเตล็ด

มาตรา 121 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องนั่งคร่อมบนยานที่จัดไว้สำหรับให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์นั่ง ถ้า

พนักงานเจ้าหน้าที่ได้กำหนดไว้ในใบคู่มือจดทะเบียนให้บรรทุกคนโดยสารได้ คนโดยสารจะต้องนั่งซ้อนท้ายผู้ขับขี่

รถจักรยานยนต์ และนั่งบนยานที่จัดไว้สำหรับคนโดยสารหรือนั่งในที่นั่งพ่วงข้าง

มาตรา 122 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะ

เพื่อป้องกันอันตรายในขณะที่ขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์

ห้ามมิให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ตามวรรคหนึ่งขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะที่คนโดยสารรถจักรยานยนต์มิได้

สวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตราย ลักษณะและวิธีการใช้หมวกเพื่อป้องกันอันตรายตามวรรคหนึ่งให้เป็นไปตามที่กำหนดในกฎกระทรวง

2.2.2 พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2542

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ในปัจจุบันอุบัติเหตุร้ายแรงที่เกิดขึ้นบนท้องถนนอันเป็นเหตุให้เกิดอันตรายแก่ชีวิตและทรัพย์สินของบุคคลต่าง ๆ นั้น มีสาเหตุส่วนหนึ่งเนื่องมาจากผู้ขับขี่เมาสุราหรือของเมาย่างอื่นหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทกลุ่มแอมเฟตามีนในขณะที่ขับรถ แม้จะได้มีการจับกุมปราบปรามและป้องกันมิให้ผู้ขับขี่เสพหรือเมาสิ่งต่าง ๆ ดังกล่าวในขณะที่ขับรถแล้วก็ตาม แต่ก็ปรากฏว่ายังมีผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนอยู่อีก สมควรกำหนดให้ผู้ตรวจการตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่งทางบกและผู้ตรวจการตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์มีอำนาจดำเนินการเกี่ยวกับการทดสอบหรือการตรวจสอบของมีเมาหรือสารเสพติดดังกล่าวในผู้ขับขี่ได้เช่นเดียวกับเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่ตามกฎหมายว่าด้วยการจราจรทางบกเพื่อเป็นการแบ่งเบาภาระของเจ้าพนักงานดังกล่าวและปรับปรุงอำนาจหน้าที่ของเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน พนักงานเจ้าหน้าที่ และผู้ตรวจการให้สามารถดำเนินการทดสอบหรือตรวจสอบตลอดจนจับกุมปราบปรามผู้ขับขี่ซึ่งเมาสุราหรือของเมาย่างอื่นหรือเสพวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทกลุ่มแอมเฟตามีนในขณะที่ขับรถให้เป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพและทำให้เกิดความปลอดภัยในท้องถนนมากยิ่งขึ้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

2.2.3 พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2550

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ในปัจจุบันการโดยสารรถจักรยานยนต์เป็นที่นิยมกันอย่างแพร่หลาย และจำนวนอุบัติเหตุอันเนื่องจากรถจักรยานยนต์ได้เพิ่มมากขึ้นประกอบกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอันเนื่องมาจากการขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาย่างอื่น หรือเสพยาเสพติดให้โทษ หรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาทได้เพิ่มสูงขึ้นด้วย สมควรกำหนดให้คนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้นโดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตราย และกำหนดให้ความผิดของผู้ขับขี่ที่ได้ขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาย่างอื่น เป็นความผิดที่ไม่อาจว่ากล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบได้ รวมทั้งปรับปรุงบทกำหนดโทษสำหรับความผิดฐานขับรถในขณะที่เมาสุราหรือของเมาย่างอื่น หรือเสพยาเสพติดให้โทษหรือวัตถุที่ออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท ตลอดจนปรับปรุงประเภทของรถที่ใช้บรรทุกคน สัตว์ หรือสิ่งของให้ครอบคลุมถึงการบรรทุกของรถทุกประเภทด้วย จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

2.2.5 พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551

หมายเหตุ :- เหตุผลในการประกาศใช้พระราชบัญญัติฉบับนี้ คือ โดยที่ปัจจุบัน ผู้ขับขี่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะที่ขับรถ เป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนและก่อให้เกิดอันตรายแก่ชีวิตร่างกายและทรัพย์สินของบุคคล สมควรแก้ไขเพิ่มเติมพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 เพื่อกำหนดห้ามผู้ขับขี่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ในขณะที่ขับรถ เว้นแต่ในกรณีการใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนา โดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น จึงจำเป็นต้องตราพระราชบัญญัตินี้

2.3 กรอบแนวคิดในการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมสุขภาพ (PRECEDE Framework)

ในการวิเคราะห์พฤติกรรมของบุคคล ว่ามีสาเหตุของการเกิดพฤติกรรม หรือปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมมาจากปัจจัยอะไรบ้างนั้น มีแนวคิดในการวิเคราะห์อยู่ 3 กลุ่มใหญ่ ๆ คือ

กลุ่มที่ 1 แนวคิดเกี่ยวกับปัจจัยภายในตัวบุคคล (Intra Individual Causal Assumption) กลุ่มนี้มีแนวคิดว่ามีสาเหตุของการเกิดพฤติกรรมหรือปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมมาจากองค์ประกอบภายในบุคคล ได้แก่ ความรู้ เจตคติ ความเชื่อ ค่านิยม แรงจูงใจ หรือความตั้งใจใฝ่พฤติกรรม เป็นต้น

กลุ่มที่ 2 แนวคิดเกี่ยวกับปัจจัยภายนอกบุคคล (Extra Individual Causal Assumption) กลุ่มนี้มีแนวคิดว่ามีสาเหตุของการเกิดพฤติกรรมมาจากปัจจัยภายนอกตัวบุคคล ซึ่งเป็นปัจจัยทางด้านสิ่งแวดล้อมและระบบโครงสร้างทางสังคม เช่น ระบบการเมือง การเศรษฐกิจ การศึกษา การศาสนา องค์ประกอบด้านประชากร และลักษณะทางภูมิศาสตร์ เป็นต้น

กลุ่มที่ 3 แนวคิดเกี่ยวกับปัจจัยหลายปัจจัย (Multiple Causal Assumption) กลุ่มนี้มีแนวคิดว่ามีสาเหตุของพฤติกรรมของบุคคลมีสาเหตุจากทั้งปัจจัยภายในบุคคล และปัจจัยภายนอกบุคคล

PRECEDE Framework เป็นคำย่อมาจาก Predisposing, Reinforcing and Enabling Causes in Educational Diagnosis and Evaluation. เป็นกระบวนการวิเคราะห์เพื่อการวางแผนการดำเนินงานสุขภาพศึกษามีแนวคิดว่ามีสาเหตุของพฤติกรรมบุคคลมีสาเหตุมาจากหลายปัจจัย (Multiple Factors) ดังนั้นจะต้องมีการวิเคราะห์ถึงปัจจัยสำคัญ ๆ ที่มีผลต่อพฤติกรรมนั้น ๆ เพื่อนำมาเป็นข้อมูลในการวางแผนและกำหนดกลวิธีในการดำเนินงานสุขภาพเพื่อเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมต่อไป กระบวนการวิเคราะห์ใน PRECEDE Framework เป็นการวิเคราะห์แบบย้อนกลับโดยเริ่มจาก Outcome ที่ต้องการ หรืออีกนัยหนึ่ง คือ คุณภาพชีวิตของบุคคลที่พึงประสงค์แล้วพิจารณาถึงสาเหตุ หรือปัจจัยที่เกี่ยวข้องโดยเฉพาะสาเหตุที่เนื่องมาจากพฤติกรรมของบุคคล การวิเคราะห์ประกอบด้วยขั้นตอนต่าง ๆ 7 ขั้นตอน การวิเคราะห์ทางสังคม การวิเคราะห์ทางระบาดวิทยา การวิเคราะห์ทางพฤติกรรม การวิเคราะห์ทางการศึกษา การเลือกกลยุทธ์ทาง การวิเคราะห์ทางการ และการประเมินผล

PRECEDE Framework เป็นกระบวนการที่ประกอบด้วยขั้นตอนต่าง ๆ ดังกล่าวมาแล้วข้างต้น แต่สำหรับในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ซึ่งเป็นการศึกษาในขั้นต้นเพื่อหาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการส่งเสริมพฤติกรรมป้องกันการเสพยาบ้าของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น ซึ่งตรงกับแนวคิดในขั้นตอนที่ 4 ของกระบวนการ ดังนั้นผู้วิจัยจึงนำขั้นตอนนี้มากำหนดเป็นกรอบแนวคิดในการศึกษาวิจัย โดยได้เลือกศึกษาเฉพาะบางตัวแปรในแต่ละกลุ่มปัจจัย ที่ผู้วิจัยมีความสนใจ และคาดว่าจะมีผลต่อตัวแปรตาม

2.4 งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

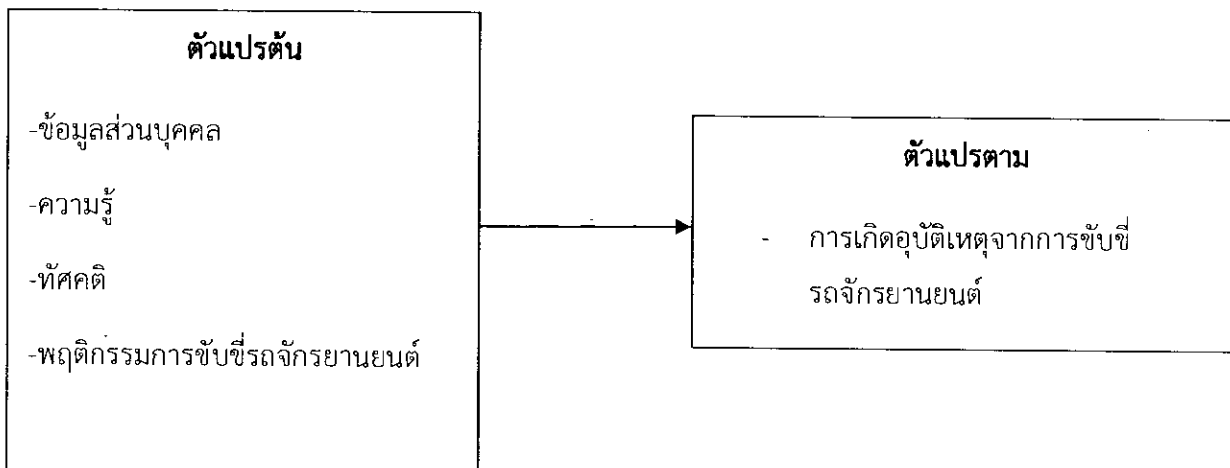
ชนากัทธ บุญประสมและจักรพันธ์ เพ็ชรภูมิ (2559) ได้ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1-6 ในสถาบันกวดวิชาเขตปทุมทอง จังหวัดพิษณุโลก ผลการวิจัยพบว่ากลุ่มตัวอย่างร้อยละ 84.2 มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}$ = 73.64, SD = 7.758) เมื่อวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณแบบขั้นตอน พบว่า การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ (Beta = 0.508, b = 0.708) ความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติจราจรทางบก (Beta = 0.454, b = 2.349) และ เพศชาย (Beta = 0.153, b = 2.707) สามารถทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1-6 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ได้ร้อยละ 36.3

วรวิรัตน์ ชาญวิรัตน์ และ จุฬารณ โสตะ (2558) ได้ศึกษา พฤติกรรมการเข้าร่วมกลุ่มรถจักรยานยนต์ของวัยรุ่น ในพื้นที่ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น ผลการวิจัยพบว่า ผลการศึกษาด้านการเข้าร่วมกลุ่มรถจักรยานยนต์ซึ่งส่วนมากเกิดจากความอยากรู้ อยากเห็น ความต้องการเสาะแสวงหาสิ่งใหม่ๆที่เป็นความท้าทาย ความต้องการเป็นจุดเด่น ต้องการเพื่อน ช่วงเวลาในการรวมกลุ่มคือวันศุกร์ วันเสาร์ ในช่วงเวลา 22.00 – 03.00 น. ซึ่งมีกิจกรรมการขับขี่รถเป็นกลุ่มจัดเจวียน รวมถึงการแข่งขันเพื่อประลองความเร็ว และส่วนมากทราบถึงกฎหมายจราจรแต่ไม่มีความเกรงกลัว และทราบถึงความคิดของบุคคลภายนอกต่อกลุ่มของตน รวมทั้งอยากให้บุคคลภายนอกยอมรับ

บรรจง พลไชย และ อุทัยวรรณ สุกิมานิล (2554) ได้ทำการวิจัยพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษาพยาบาล มหาวิทยาลัยนครพนม จากการศึกษาพบว่า ค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมการเลือกซื้อหมวกนิรภัย พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย อยู่ในระดับปานกลาง และปัญหาในการใช้หมวกนิรภัยอยู่ในระดับปานกลาง เพราะว่าสวมหมวกนิรภัยแล้วทำให้มอง เห็นไม่ชัด ทำให้ผมเสียทรง และไม่สะดวกในการพกพา

สมภพ รอดเสียงล้ำ (2552) ได้ทำการวิจัยพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียน มัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอป่าโมก จังหวัดอ่างทอง จากการศึกษาพบว่านักเรียนส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 56.8 การศึกษานักเรียนส่วนใหญ่กำลังศึกษาในระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5 ร้อยละ 35.6 และรองลงมากำลังศึกษาในระดับชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 ร้อยละ 34.8 การใช้รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่ ร้อยละ 71.2 รถจักรยานยนต์ที่ใช้นักเรียนส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์ที่มีเครื่องยนต์ขนาด 100-125 ซีซี รองลงมาใช้รถจักรยานยนต์ที่มีเครื่องยนต์ขนาดต่ำกว่า 100 ซีซี ร้อยละ 18.9 การมีหมวกนิรภัย นักเรียนส่วนใหญ่มีหมวกนิรภัย ร้อยละ 65.2 ด้านความรู้ส่วนใหญ่มีความรู้ในระดับปานกลาง ร้อยละ 66.75 จำแนกเป็นรายข้อพบว่า การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์มีสาเหตุสำคัญจากศีรษะได้รับอันตราย ระดับดี ร้อยละ 87.9 ด้านทัศนคติพบว่าทัศนคติต่อการสวมหมวกนิรภัยส่วนใหญ่มีทัศนคติระดับปานกลางค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.31 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.70 จากการศึกษาเป็นรายข้อพบว่า การสวมหมวกนิรภัยช่วยลดการบาดเจ็บที่ศีรษะเมื่อเกิดอุบัติเหตุ ระดับดี ค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.76 ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.50

กรอบแนวคิดการวิจัย



บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

งานวิจัยนี้เป็นงานวิจัยเชิงสำรวจ (Survey study) เพื่อศึกษาความชุกของอุบัติเหตุและปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุในนักเรียนชั้นมัธยมปลายในจังหวัดสุโขทัย ดังนี้คือ

3.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มประชากรคือนักเรียนชั้นมัธยมปลายตั้งแต่ ม.4 – ม.6 จำนวน 2,873 คน ในโรงเรียนมัธยมในเขตอำเภอเมือง จังหวัดสุโขทัยจำนวน 6 โรงเรียน คือ โรงเรียนสุโขทัยวิทยาคม โรงเรียนอนุตมดรรชนี โรงเรียนเทศบาลวัดไทยชุมพล โรงเรียนลิไทพิทยาคม โรงเรียนบ้านสวนวิทยาคม และ โรงเรียนยางซ้ายพิทยาคม ทำการสุ่มแบบเจาะจง (Purposive sampling) โดยมีเกณฑ์การคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา ดังนี้

1. เป็นผู้ขับรถจักรยานยนต์มาเรียนหนังสือในโรงเรียนที่ทำการวิจัย
2. อยู่ในพื้นที่ที่ทำการศึกษา
3. สมารถเข้าร่วมการวิจัย

การคำนวณขนาดตัวอย่าง ได้กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 860 คน โดยมีวิธีการคำนวณ ดังนี้

สูตร

$$n = \frac{NZ^2_{\alpha/2}p(1-p)}{d^2(N-1)Z^2_{\alpha/2}p(1-p)}$$

n = ขนาดกลุ่มตัวอย่าง

N = ขนาดประชากร = 2,364 คน

$Z_{\alpha/2}$ = สถิติ Z ที่ความเชื่อมั่นระดับ 95 %

P = ค่าสัดส่วนที่ได้จากการทบทวนวรรณกรรม

d = ความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับให้เกิดขึ้น (0.05)

$$\begin{aligned}n &= \frac{(2873)(1.96)^2 (0.147)(1-0.033)}{0.01^2(2873-1)+(1.96)^2(0.033)(1-0.033)} \\&= 859.46 \\&= 860 \text{ คน}\end{aligned}$$

3.2 เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ใช้แบบสอบถาม เป็นเครื่องมือในการวิจัย โดยทำการทดสอบคุณภาพเครื่องมือด้วยการทดสอบความเที่ยง ความตรงเชิงเนื้อหา การให้ผู้เชี่ยวชาญเป็นผู้ตรวจทาน และขอจริยธรรมในการวิจัยจากสำนักงานสาธารณสุขจังหวัดโดยแบบสอบถามมีรายละเอียดดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป เป็นข้อคำถามทั้งแบบปลายเปิดและปลายปิด จำนวน 9 ข้อ สอบถามเกี่ยวกับเพศ ระดับชั้นการศึกษา ประสบการณ์การขับขี่ ความถี่ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อสัปดาห์ ความเร็วเฉลี่ยในการขับขี่ อายุการใช้งานรถจักรยานยนต์ การมีใบอนุญาตการขับขี่รถจักรยานยนต์ ระยะทางในการขับขี่ต่อวัน และการเกิดอุบัติเหตุในรอบปีที่ผ่านมา

ส่วนที่ 3 ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นข้อคำถามแบบถูกผิดมีจำนวนทั้งสิ้น 20 ข้อ สอบถามเกี่ยวกับความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรที่จำเป็นในการปฏิบัติตามขณะขับขี่รถจักรยานยนต์โดยมีการให้คะแนน ดังนี้

ข้อความ	คะแนนเชิงบวก	คะแนนเชิงลบ
ถูก	1	0
ผิด	0	1

กำหนดระดับคะแนนเป็น 3 ระดับ พิจารณาตามเกณฑ์การแบ่งระดับที่ประยุกต์มาจากแนวคิดของบลูม (Bloom) 25 ดังนี้

เกณฑ์ระดับ	คะแนนที่ได้	การแปลความหมาย
น้อยกว่าร้อยละ 60	0-11 คะแนน	ความรู้ระดับต่ำ
ร้อยละ 60-79	12-15 คะแนน	ความรู้ระดับปานกลาง
ร้อยละ 80 ขึ้นไป	16-20 คะแนน	ความรู้ระดับสูง

ส่วนที่ 3 ทศตติการขับเคลื่อนการขับเคลื่อน ปลายปิดมีจำนวนทั้งสิ้น 20 ข้อ ซึ่งเป็นการสอบถามข้อมูลเกี่ยวกับทศตติการขับเคลื่อนการขับเคลื่อน โดยถามความคิดเห็น 5 ระดับ คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง

โดยลักษณะคำถามด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงจากการใช้สารเคมีกำจัดศัตรูพืช การรับรู้ความรู้ความรุนแรงจากการใช้สารเคมีกำจัดศัตรูพืชและด้านความคาดหวังในผลการใช้สารเคมีกำจัดศัตรูพืชที่ถูกวิธี ใช้รูปแบบมาตราส่วนประมาณค่าโดยประยุกต์จาก ลิเคิร์ต (Likert's Scale) 26 เป็น 5 ระดับ คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ซึ่งมีเกณฑ์การให้คะแนน ดังนี้

ข้อความ	คะแนนเชิงบวก	คะแนนเชิงลบ
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	5	1
เห็นด้วย	4	2
ไม่เห็นด้วย	3	3
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	2	4
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	1	5

เกณฑ์การแปลผล แบ่งเป็น 3 ระดับ คือ ระดับสูง ระดับปานกลาง และระดับต่ำ โดยให้ค่าคะแนนสูงสุด ลบ ด้วยคะแนนต่ำสุด แล้วนำไปหารด้วยระดับการวัดที่ต้องการตามแนวคิดของ เบสท์ (Best John W) 27

$$\begin{aligned}
 & \frac{\text{คะแนนสูงสุด} - \text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนระดับ}} = \frac{100 - 0}{3} = 33.33 \\
 & \text{ระดับสูงสุด} = \text{ค่าคะแนนเฉลี่ย } 0.00 - 33.33 \\
 & \text{ระดับปานกลาง} = \text{ค่าคะแนนเฉลี่ย } 33.34 - 66.66 \\
 & \text{ระดับต่ำ} = \text{ค่าคะแนนเฉลี่ย } 66.67 - 100.00
 \end{aligned}$$

ส่วนที่ 4 พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นข้อคำถามเกี่ยวกับความถี่ที่ใช้ปฏิบัติ มีจำนวนทั้งสิ้น 3 ส่วนคือ การตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ก่อนการขับขี่ 8 ข้อ การเตรียมความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ 6 ข้อ ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ 15 ข้อ

3.3 วิธีการเก็บรวบรวมข้อมูล

3.3.1 ขั้นเตรียมการ จัดทำแบบสอบถาม อบรมขั้นตอนการตอบแบบสอบถามแก่กลุ่มตัวอย่างอาสาสมัคร และประสานงานหน่วยงานในพื้นที่

3.3.2 ขั้นตอนการ ผู้สัมภาษณ์ดำเนินการเก็บข้อมูลในกลุ่มนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายเป็นกลุ่มตัวอย่าง

3.3.3 ขั้นประเมินผล เก็บรวบรวมข้อมูล ตรวจสอบความถูกต้องและวิเคราะห์ข้อมูล เขียนผลการวิเคราะห์ข้อมูลและสรุปผล

3.4 วิเคราะห์ข้อมูล สถิติที่ใช้

ใช้สถิติพรรณนา ได้แก่ จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ในการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป และคะแนนตัวแปรแต่ละตัว ความชุกของการเกิดอุบัติเหตุ และวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างคะแนนของตัวแปรแต่ละตัวด้วยสถิติเชิงอนุมาน แบบ ไคสแควร์ (χ^2 - test)

บทที่ 4

ผลการวิจัย

การศึกษาวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่ส่งผลต่อความชุกอุบัติเหตุของการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย ในอำเภอเมือง จังหวัดสุโขทัย กลุ่มตัวอย่าง คือ นักเรียนชั้นมัธยมปลายในเขตอำเภอเมือง จังหวัดสุโขทัย จำนวน 860 คน ใช้แบบสอบถาม เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลจำนวน 860 ฉบับ ได้รับแบบสอบถามที่สมบูรณ์กลับคืนมา จำนวน 860 ฉบับ (ร้อยละ 100) ใช้สถิติพรรณนาในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ในการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป และคะแนนตัวแปรแต่ละตัว ความชุกของการเกิดอุบัติเหตุ และวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างคะแนนของตัวแปรแต่ละตัวด้วยสถิติเชิงอนุมาน แบบ ไคสแควร์ (X^2 - test) ดังนี้

4.1 ข้อมูลทั่วไป

ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มนักเรียนชั้นมัธยมปลาย พบว่า ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง และรองลงมาเป็นเพศชาย ระดับชั้นการศึกษาของกลุ่มตัวอย่างมากที่สุดคือ ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 รองลงมาก็คือ ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 และน้อยที่สุดคือ ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5 ตามลำดับ ประสพการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์มากที่สุดคือ ช่วง 4-6 ปี รองลงมาก็คือ 1-3 ปี และน้อยที่สุดคือ 7-10 ปี ความถี่ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อสัปดาห์มากที่สุดคือ 6-7 วัน รองลงมาก็คือ 4-5 วัน และน้อยที่สุดคือ 1-3 วัน ตามลำดับ ความเร็วเฉลี่ยในการขับขี่อยู่ในช่วง 1- 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง รองลงมาก็คือ ความเร็วเฉลี่ยในการขับขี่อยู่ในช่วง 61-80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และน้อยที่สุดคือความเร็วเฉลี่ยในการขับขี่มากกว่า 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมงตามลำดับ อายุการใช้งานรถจักรยานยนต์มากที่สุดคือ 1-3 ปี รองลงมาก็คือ 4-6 ปี และน้อยที่สุดคือ 7-10 ปีตามลำดับ การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 67.32 ระยะทางในการขับขี่ต่อวันมากที่สุดคือ ขับขี่รถจักรยานยนต์น้อยกว่า 5 กิโลเมตร รองลงมาก็คือ ขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในช่วง 6-10 กิโลเมตร และ น้อยที่สุดคือ ขับขี่รถจักรยานยนต์ อยู่ในช่วง 11-15 กิโลเมตร ตามลำดับ ความชุกของการเกิดอุบัติเหตุในรอบ 1 ปีที่ผ่านมาคือ คือ ร้อยละ 28.60 ดังแสดงในตารางที่ 4.1

ตารางที่ 4.1 แสดงจำนวน และ ร้อยละ ข้อมูลทั่วไปของนักเรียนชั้นมัธยมปลาย

ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. เพศ		
ชาย	336	39.07
หญิง	542	63.03
2. ระดับการศึกษา		
ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4	325	37.79
ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5	248	28.84
ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6	287	33.37
3.ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์		
1-3 ปี	315	36.63
4-6 ปี	424	49.30
7-10 ปี	121	14.07
4.ความถี่ในการขับขี่รถจักรยานยนต์		
1-3 วัน	68	7.91
4-5 วัน	183	21.28
6-7 วัน	609	70.81
5.ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเฉลี่ย (กม./ชม.)		
1-60	667	77.55
61-80	183	21.28
>80	10	2.47
6.อายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์		
1-3 ปี	533	61.98
4-6 ปี	252	29.30
7-10 ปี	75	8.72
7 การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์		
ไม่มี	579	67.32
มี	258	30.00
มีแต่หมดอายุ	23	2.68

ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง	จำนวน (คน)	ร้อยละ
8.ระยะในการขับรถจักรยานยนต์ภายใน 1 วัน		
น้อยกว่า 5 กิโลเมตร	363	42.21
6-10 กิโลเมตร	290	33.73
11-15 กิโลเมตร	97	11.27
มากกว่า 15 กิโลเมตร	110	12.79
9. อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในรอบ 1 ปีที่ผ่านมา		
เกิดอุบัติเหตุ	246	28.60
ไม่เกิดอุบัติเหตุ	614	71.40

4.2 ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์

ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่นักเรียนชั้นมัธยมปลายตอบถูกมากที่สุด 3 อันดับแรก ทั้งกลุ่มที่เคยเกิดอุบัติเหตุ และ กลุ่มที่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุคือ ข้อ 17 ระบายจราจรถนนเส้น ข้อ 15 ระบายจราจรห้ามแซง และ ข้อ 12 สัญญาณไฟกระพริบสีเหลืองบริเวณทางแยกผู้ขับผ่านต้องลดความเร็วลงและขับขี่ด้วยความระมัดระวัง ในขณะที่ ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่นักเรียนชั้นมัธยมปลายตอบผิดมากที่สุด 3 อันดับแรกทั้ง กลุ่มที่เคยเกิดอุบัติเหตุ และ กลุ่มที่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุคือ ข้อ 6 เส้นทึบคู่กับเส้นประกลางถนนหมายถึงห้ามรถเส้นทึบแซงแต่รถเส้นประแซงได้ ข้อ 11 รถจักรยานยนต์บรรทุกสิ่งของได้ไม่เกิน 100 กิโลกรัม และข้อ 7 การจอดรถที่ดีควรจอดรถห่างจากทางแยกระยะไม่เกิน 10 เมตร ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 4.2

ตารางที่ 4.2 แสดงความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของกลุ่มนักเรียนชั้นมัธยมปลาย

ข้อความ	เกิดอุบัติเหตุ (N=246)		ไม่เกิดอุบัติเหตุ (N=614)	
	จำนวน(ร้อยละ)		จำนวน(ร้อยละ)	
	ทำถูก	ทำผิด	ทำถูก	ทำผิด
1. เมื่อต้องการเลี้ยวต้องให้สัญญาณมือหรือเปิดไฟเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร	224(91.1)	22(8.9)	544(88.6)	70(11.4)
2. ในเขตชุมชนกำหนดให้มีการขับขี่ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	185(75.2)	61(24.8)	433(70.5)	181(29.5)
3. ถ้าไม่มีสัญญาณไฟจราจรผู้ขับขี่ต้องวางแขนทางขวาได้ไปก่อน	190(77.2)	56(22.8)	489(79.6)	125(20.4)

ข้อความ	เกิดอุบัติเหตุ (N=246)		ไม่เกิดอุบัติเหตุ (N=614)	
	จำนวน(ร้อยละ)		จำนวน(ร้อยละ)	
	ทำถูก	ทำผิด	ทำถูก	ทำผิด
 4. จากรูปเมื่อตำรวจจราจรยกแขนขวาท่อนล่างตั้งฉากกับแขนท่อนบนและยกมือขึ้นแสดงว่ามีคำสั่งให้รถด้านหน้าหยุด	209(55.0)	37(15.0)	522(85)	92(15)
5. สัญญาณไฟสีเขียวแสดงให้รถหยุด	224(91.1)	22(8.9)	552(89.9)	62(10.1)
6. เส้นที่บ่งชี้กับเส้นประกลางถนนหมายถึงห้ามรถเส้นที่บ่งชี้แต่รถเส้นประแซงได้	94(38.2)	152(61.8)	184(30.0)	430(70.0)
7. การจอดรถที่ดีควรจอดรถห่างจากทางแยกระยะไม่เกิน 10 เมตร	95(38.6)	151(61.4)	212(34.5)	402(65.5)
8. สัญญาณไฟกระพริบสีเหลืองบริเวณทางแยกผู้ขับรถจักรยานยนต์ต้องชะลอด้วยความระมัดระวัง	221(89.8)	25(10.2)	574(93.5)	40(6.5)
9. ในการขับรถจักรยานยนต์ทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง	227(92.3)	19(7.7)	575(93.6)	39(6.6)
10. การเติมน้ำมันเราสามารถขึ้นขี่รถจักรยานยนต์บนท้องถนนโดยไม่มีคามผิด	211(85.8)	35(14.2)	534(87.0)	80(13.0)
11. รถจักรยานยนต์บรรทุกสิ่งของได้ไม่เกิน 100 กิโลกรัม	88(35.8)	158(64.2)	208(33.9)	406(66.1)
12. สัญญาณไฟกระพริบสีเหลืองบริเวณทางแยกผู้ขับผ่านต้องลดความเร็วลงและขับด้วยความระมัดระวัง	228(92.7)	18(7.3)	580(94.5)	34(5.5)
13. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์สามารถมีผู้โดยสารซ้อนท้ายได้ไม่เกิน 1 คน	227(92.3)	19(7.7)	532(86.8)	81(13.2)
 14. จากรูปหมายถึงทางด้านหน้ามีสิ่งกีดขวาง	101(41.1)	145(58.9)	220(35.8)	394(64.2)
 15. จากรูปหมายถึงห้ามแซง	233(94.7)	13(5.3)	582(94.8)	32(5.2)
 16. จากรูปหมายถึงห้ามเลี้ยวซ้าย	207(84.1)	39(15.9)	527(85.8)	87(14.2)

ข้อความ		เกิดอุบัติเหตุ (N=246)		ไม่เกิดอุบัติเหตุ (N=614)	
		จำนวน(ร้อยละ)		จำนวน(ร้อยละ)	
		ทำถูก	ทำผิด	ทำถูก	ทำผิด
17.	 จากรูปหมายถึงระวังถนนลื่น	240(97.6)	6(2.4)	583(95.0)	31(5.0)
18.	 จากรูปหมายถึงข้างหน้าเป็นภูเขา	124(50.4)	122(49.6)	324(52.8)	290(47.2)
19.	 จากรูปเมื่อตำรวจยืนและเหยียดแขนซ้ายออกไปเสมอระดับไหล่ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาจากทางด้านหลังของตำรวจจะต้องหยุดรถ	205(83.3)	41(16.7)	521(84.9)	93(15.1)
20.	บริเวณทางโค้งรัศมีแคบห้ามขับรถจักรยานยนต์แซงรถคันอื่น	219(89.0)	27(11.0)	569(92.7)	45(7.3)

เมื่อทำการแบ่งระดับคะแนนตามระดับคะแนนความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มนักเรียนชั้นมัธยมปลาย จากจำนวน 20 ข้อ รวม 20 คะแนน พบว่า กลุ่มนักเรียนชั้นมัธยมปลายที่เคยเกิดอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่มีความรู้ในระดับสูง (ร้อยละ 58.85) รองลงมา มีความรู้ในระดับปานกลาง (ร้อยละ 42.48) และอยู่ในระดับต่ำ เพียงร้อยละ 4.87 นักเรียนชั้นมัธยมปลายที่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่มีความรู้ในระดับปานกลาง (ร้อยละ 48.37) รองลงมา มีความรู้ในระดับสูง (ร้อยละ 46.91) และอยู่ในระดับต่ำ เพียงร้อยละ 4.72 ตามลำดับ โดยมีคะแนนเฉลี่ยความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของกลุ่มที่เคยเกิดอุบัติเหตุ และ กลุ่มที่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุใกล้เคียงกันคือ เท่ากับ 15.25 ± 1.01 คะแนน และ 15.08 ± 0.99 คะแนน ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 4.3

ตารางที่ 4.3 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับคะแนนความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มนักเรียนชั้นมัธยมปลาย

ระดับคะแนนความรู้	เกิดอุบัติเหตุ (N=246)		ไม่เกิดอุบัติเหตุ (N=614)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ต่ำ (0-6 คะแนน)	12	4.87	29	4.72
ปานกลาง (7-12 คะแนน)	104	42.28	297	48.37
สูง (13-20 คะแนน)	130	58.85	288	46.91
รวม	246	100	614	100
ค่าเฉลี่ย, ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	15.25± 1.01		15.08±0.99	
คะแนนต่ำสุด-สูงสุด	7-19		5-19	

4.3 ทักษะที่ดีเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์

ทักษะดีเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมปลายมีระดับคะแนนมากที่สุด 3 อันดับแรกในกลุ่มที่เคยเกิดอุบัติเหตุ และกลุ่มที่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ คือ ข้อ 1 การตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ให้พร้อมใช้งานก่อนสามารถป้องกันการเกิดอุบัติเหตุได้ ข้อ 8 การดื่มสุราเมเมาในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ก่อให้เกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น และ ข้อ 17 การปฏิบัติตามกฎจราจรสามารถช่วยป้องกันหรือลดการเกิดอุบัติเหตุได้ ตามลำดับ ในขณะที่ ทักษะดีเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมปลายมีระดับคะแนนน้อยที่สุด 3 อันดับแรกทั้ง กลุ่มที่เคยเกิดอุบัติเหตุ และ กลุ่มที่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุคือ ข้อ 16 การขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงเมื่อเกิดอุบัติเหตุจะเป็นอันตรายต่อชีวิตมากกว่าการเกิดอุบัติเหตุต่ำ ข้อ 10 การปรับแต่งรถจักรยานยนต์เป็นสิ่งที่สามารถทำได้และไม่ก่อให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุจากจราจร และข้อ 18 ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในระยะทางที่ไกล หรือขับขี่ในซอยใกล้บ้านไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัย ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 4.4

ตารางที่ 4.4 แสดงทัศนคติที่ดีเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มนักเรียนชั้นมัธยมปลาย

ข้อความ	เกิดอุบัติเหตุ (N=246)				ไม่เกิดอุบัติเหตุ (N=614)			
	ค่าเฉลี่ย	Std.	95 % confidence interval of the difference		ค่าเฉลี่ย	Std.	95 % confidence interval of the difference	
			Lower	Upper			Lower	Upper
1. การตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ให้พร้อมใช้งานก่อนสามารถป้องกันการเกิดอุบัติเหตุได้	4.6545	0.65661	4.5679	4.7344	4.7085	0.59472	4.6589	4.7532
2. การเกิดอุบัติเหตุเป็นเรื่องของโชคชะตา มากกว่าความสามารถในการขับขี่รถจักรยานยนต์	3.03	1.142	2.88	3.17	3.25	1.142	3.15	3.34
3. การขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความระมัดระวังแม้สภาพถนนไม่ดีก็ไม่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ	3.9187	0.90885	3.8090	4.0292	3.8664	0.97694	3.7884	3.9465
4. อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่สามารถป้องกันได้	3.02	1.209	2.87	3.19	3.19	1.199	3.08	3.28
5. ตำรวจจราจรก่อให้เกิดปัญหาในการเกิดอุบัติเหตุมากยิ่งขึ้น	3.33	1.285	3.17	3.49	3.43	1.282	3.32	3.53
6. อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เกิดขึ้นได้มากขึ้นเมื่อมีสภาพถนนที่ผิดปกติเช่นเป็นหลุมเป็นบ่อ มีฝุ่นเยอะ	4.2154	0.85615	4.0974	4.3148	4.0993	0.91653	4.0239	4.1709
7. สัญญาณไฟจราจรทำให้เกิดการล่าช้าในการขับขี่รถจักรยานยนต์	2.98	1.278	2.81	3.13	3.09	1.228	2.98	3.19

ข้อความ	เกิดอุบัติเหตุ (N=246)				ไม่เกิดอุบัติเหตุ (N=614)			
	ค่าเฉลี่ย	Std.	95 % confidence interval of the difference		ค่าเฉลี่ย	Std.	95 % confidence interval of the difference	
			Lower	Upper			Lower	Upper
8. การดื่มสุรามึนเมาในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ก่อให้เกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น	4.4756	0.86980	4.3551	4.5830	4.5277	0.92899	4.4478	4.5987
9. การขับรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากขึ้น	4.3192	0.88356	4.2023	4.4258	4.3192	0.97056	4.2410	4.3949
10. การปรับแต่งรถจักรยานยนต์เป็นสิ่งที่สามารถทำได้และไม่ก่อให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุจากจราจร	2.63	1.225	2.48	2.78	2.83	1.236	2.73	2.92
11. การขับรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงจะทำให้ระบายอารมณ์โกรธได้ และสามารถคลายเครียดได้	3.20	1.348	3.03	3.37	3.37	3.315	3.26	3.48
12. การสวมหมวกนิรภัยทำให้ศีรษะร้อนและผมเสียทรง	3.13	1.318	2.97	3.30	3.28	1.334	3.17	3.38
13. การขับขี่ด้วยความเร็วตามกฎหมายกำหนดทำให้ถึงที่หมายช้าหรือกีดขวางเส้นทางจราจร	2.86	1.201	2.71	3.02	3.12	1.117	3.03	3.21
14. นั่งซ้อนท้ายไปกันหลายคนจะได้ประหยัดน้ำมันและค่าใช้จ่ายใน	3.02	1.278	2.85	3.19	3.16	1.288	3.05	3.26

ข้อความ	เกิดอุบัติเหตุ (N=246)				ไม่เกิดอุบัติเหตุ (N=614)			
	ค่าเฉลี่ย	Std.	95 % confidence interval of the difference		ค่าเฉลี่ย	Std.	95 % confidence interval of the difference	
			Lower	Upper			Lower	Upper
การเดินทาง								
15. การเบรก	4.1911	0.93653	4.0594	4.3197	4.1775	0.93653	4.1049	4.2480
รถจักรยานยนต์								
กะทันหันอาจก่อให้เกิด								
อุบัติเหตุได้								
16. การขับขี่	1.75	0.947	1.63	1.87	1.87	1.016	1.79	1.94
รถจักรยานยนต์ด้วย								
ความเร็วสูงเมื่อเกิด								
อุบัติเหตุจะเป็นอันตราย								
ต่อชีวิตมากกว่าการเกิด								
อุบัติเหตุ								
17. การปฏิบัติตามกฎ	4.3293	0.86739	4.2174	4.4320	4.3388	0.92592	4.2614	4.1422
จราจรสามารถช่วย								
ป้องกันหรือลดการเกิด								
อุบัติเหตุได้								
18. ในการขับ	2.68	1.170	2.54	2.83	2.73	1.085	2.65	2.82
รถจักรยานยนต์ใน								
ระยะทางที่ใกล้ หรือขับขี่								
ในซอยใกล้บ้านไม่								
จำเป็นต้องสวมหมวก								
นิรภัย								
19. การขับ	3.9634	0.89139	3.8430	4.0726	3.9153	0.98405	3.8402	3.9920
รถจักรยานยนต์คู่ขนาน								
กับรถคันอื่นอาจ								
ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้								
20. เมื่ออยู่ในเขตเมือง	4.2439	0.86982	4.1286	4.3559	4.2964	0.90499	4.2217	4.3696
ต้องขับรถจักรยานยนต์								
ด้วยความเร็วต่ำและเพิ่ม								
ความระมัดระวังในขณะ								
ขับขี่								

เมื่อทำการแบ่งระดับคะแนนตามระดับคะแนนทัศนคติที่ดีเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มนักเรียนชั้นมัธยมปลาย จากจำนวน 20 ข้อ ข้อละ 5 คะแนน รวม 100 คะแนน พบว่า กลุ่มนักเรียนชั้นมัธยมปลายที่เคยเกิดอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่มีทัศนคติที่ดีในระดับสูง (ร้อยละ 66.67) รองลงมา มีทัศนคติที่ดีในระดับปานกลาง (ร้อยละ 33.33) นักเรียนชั้นมัธยมปลายที่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่ทัศนคติที่ดีในระดับสูง (ร้อยละ 69.54) รองลงมา มีความทัศนคติเชิงที่ในระดับปานกลาง (ร้อยละ 30.4) โดยมีคะแนนเฉลี่ยทัศนคติที่ดี เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของกลุ่มที่เคยเกิดอุบัติเหตุต่ำกว่ากลุ่มที่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุเล็กน้อย คือ เท่ากับ 69.93 ± 0.88 คะแนน 71.57 ± 0.95 คะแนน ตามลำดับ ดังแสดงในตารางที่ 4.5

ตารางที่ 4.5 แสดงจำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับคะแนนทัศนคติที่ดีเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มนักเรียนชั้นมัธยมปลาย

ระดับคะแนนทัศนคติที่ดี	เกิดอุบัติเหตุ (N=246)		ไม่เกิดอุบัติเหตุ (N=614)	
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ
ปานกลาง (33.34-66.66คะแนน)	82	33.33	187	30.46
สูง (66.67-100 คะแนน)	164	66.67	427	69.54
รวม	246	100	614	100
ค่าเฉลี่ย, ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน	69.93 ± 0.88		71.57 ± 0.95	
คะแนนต่ำสุด-สูงสุด	48-94		49-94	

4.4 พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์

พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมปลายในกลุ่มเกิดอุบัติเหตุ และในกลุ่มที่ไม่เกิดอุบัติเหตุ ที่มีการปฏิบัติทุกครั้ง อันดับแรกคือ ข้อ 2.2 ไม่ดื่มสุราหรือของมึนเมาก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ ข้อ 1.1 ปรับกระจกส่องหลังให้ชัดเจน และข้อ 3.8 ลดความเร็วหรือชะลอความเร็วทุกครั้งเมื่อถึงทางโค้งทางแยก หรือ สี่แยก ในขณะที่ พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมปลายในกลุ่มเกิดอุบัติเหตุ และในกลุ่มที่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ ที่ไม่ปฏิบัติ อันดับแรกคือ ข้อ 3.10 สวมหมวกกันน็อกขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ข้อ 4.1 ขับขี่รถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนสัญญาณไฟสีแดง และข้อ 4.4 ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่สนใจป้ายเตือน เช่น ทางโค้งซ้าย ป้ายทางขึ้นลงลาดชัน ป้ายระวังสัตว์ เป็นต้น

ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม จำนวนร้อยละของกลุ่มที่เคยเกิดอุบัติเหตุที่ปฏิบัติทุกครั้งและไม่ปฏิบัติ ในกลุ่มที่เคยเกิดอุบัติเหตุจะน้อยกว่ากลุ่มที่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุเสมอ ดังแสดงรายละเอียดในตารางที่ 4.6

ตารางที่ 4.6 แสดงพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนในกลุ่มชั้นมัธยมปลาย

พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์	เกิดอุบัติเหตุ				ไม่เกิดอุบัติเหตุ			
	ทุกครั้ง	บ่อยครั้ง	บางครั้ง	ไม่ปฏิบัติ	ทุกครั้ง	บ่อยครั้ง	บางครั้ง	ไม่ปฏิบัติ
1. การตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ก่อนการขับขี่								
1.1 ปรับกระจกส่องหลังให้ชัดเจน	138 (56.1)	68 (27.6)	34 (13.8)	6 (2.4)	367 (59.8)	150 (24.4)	82 (13.4)	15 (2.4)
1.2 ตรวจสอบสัญญาณไฟหน้า ไฟท้าย ไฟเลี้ยว	81 (32.9)	79 (32.1)	72 (29.3)	14 (5.7)	213 (34.7)	191 (31.1)	180 (29.3)	30 (4.9)
1.3 การตรวจสอบสัญญาณแตร	67 (27.2)	59 (24.0)	101 (41.1)	19 (7.7)	179 (29.2)	164 (26.7)	210 (34.2)	61 (9.9)
1.4 การตรวจสอบระบบเบรก	90 (36.6)	90 (36.6)	54 (22.0)	12 (4.9)	259 (40.6)	196 (31.9)	137 (22.3)	22 (3.6)
1.5 การตรวจสอบระบบเกียร์รถ	81 (32.9)	81 (32.9)	71 (28.9)	13 (5.3)	229 (37.3)	177 (28.8)	161 (26.6)	47 (7.7)
1.6 การตรวจสอบสภาพล้อรถ และ ลมยาง	73 (29.7)	88 (35.8)	74 (30.1)	11 (4.5)	201 (32.7)	218 (35.5)	172 (28.0)	23 (3.7)
1.7 การตรวจสอบระบบโช้รถ	63 (25.6)	75 (30.5)	89 (36.2)	19 (7.7)	174 (28.3)	152 (24.8)	212 (34.5)	76 (12.4)
1.8 การตรวจสอบน้ำมันรถ	124 (50.4)	72 (29.3)	45 (18.3)	5 (2.0)	304 (49.5)	178 (29.0)	111 (18.1)	21 (3.4)
2. การเตรียมความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์								
2.1 สวมหมวกนิรภัยก่อนการขับขี่ รถจักรยานยนต์	113 (45.9)	90 (36.6)	35 (14.2)	8 (3.3)	289 (47.1)	205 (33.4)	105 (17.1)	15 (2.4)
2.2 ไม่ดื่มสุราหรือของมึนเมา ก่อน การขับขี่รถจักรยานยนต์	142 (57.7)	58 (23.6)	25 (10.2)	21 (8.5)	407 (66.3)	95 (15.5)	45 (7.3)	67 (10.9)
2.3 สวมเสื้อผ้ามอเตอร์ไซด์เหมาะสมก่อน ขับขี่รถจักรยานยนต์	101 (41.1)	98 (39.8)	41 (16.7)	6 (2.4)	292 (47.6)	188 (30.6)	110 (17.9)	27 (3.9)
2.4 ร่างกายอยู่ในสภาพที่พร้อมก่อน การขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่ อ่อนเพลีย ไม่ง่วงนอน เป็นต้น	127 (51.6)	74 (30.1)	40 (16.3)	5 (2.0)	332 (54.1)	171 (27.9)	92 (15.0)	19 (3.1)
2.5 มีผู้โดยสารซ้อนท้าย	60	68	96	22	165	137	224	88

พฤติกรรมกำกับการขับขี่รถจักรยานยนต์	เกิดอุบัติเหตุ				ไม่เกิดอุบัติเหตุ			
	ทุกครั้ง	บ่อยครั้ง	บางครั้ง	ไม่ปฏิบัติ	ทุกครั้ง	บ่อยครั้ง	บางครั้ง	ไม่ปฏิบัติ
รถจักรยานยนต์มากกว่า 1 คน	(24.4)	(27.6)	(39.0)	(8.9)	(26.9)	(22.3)	(36.5)	(14.3)
2.6 พกใบอนุญาตขับขี่	80	54	46	66	212	100	94	208
รถจักรยานยนต์ติดตัวไว้ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์	(32.5)	(22.0)	(18.7)	(26.8)	(34.5)	(16.3)	(15.3.)	(33.9)
3. ในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์								
3.1 คอยโทรศัพท์ในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์	43	51	81	71	93	94	186	241
	(17.5)	(20.7)	(32.9)	(28.9)	(15.1)	(15.3)	(30.3)	(39.3)
3.2 ขับรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงไม่เกิน 80 กม./ชม. ในเขตเมือง	78	87	59	22	180	190	160	24
	(31.7)	(35.4)	(24.0)	(8.9)	(29.3)	(30.9)	(26.1)	(13.7)
3.3 ขับรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงไม่เกิน 90 กม./ชม. นอกเขตเมือง	66	81	71	28	158	180	180	96
	(26.8)	(32.9)	(28.9)	(11.4)	(25.7)	(29.3)	(29.3)	(15.6)
3.4 ขับรถจักรยานยนต์ในขณะที่ฝนตก	46	80	94	26	103	132	278	101
	(18.7)	(32.5)	(38.2)	(10.6)	(16.8)	(21.5)	(45.3)	(16.4)
3.5 ลดความเร็วหรือชะลอความเร็วทุกครั้ง เมื่อพบกับสภาพถนนที่ขรุขระ เป็นหลุมทราย และถนนเปียกชื้น	112	87	34	13	308	151	109	46
	(45.5)	(35.4)	(13.8)	(5.3)	(50.2)	(24.6)	(17.8)	(7.5)
3.6 ขับรถโดยไม่มองกระจกข้าง	49	53	61	83	106	102	172	234
	(19.9)	(21.5)	(24.8)	(33.7)	(17.3)	(16.6)	(28.0)	(38.1)
3.7 ก่อนที่จะหยุดรถ หรือ จอดข้างทาง หรือเลี้ยวรถหรือหยุดรถจะให้สัญญาณไฟเตือนรถคันอื่นทุกครั้ง	101	73	43	29	237	152	132	93
	(41.1)	(29.7)	(17.5)	(11.8)	(38.6)	(24.8)	(21.5)	(15.1)
3.8 ลดความเร็วหรือชะลอความเร็วทุกครั้ง เมื่อถึงทางโค้งทางแยก หรือสี่แยก	130	85	27	4	372	155	64	23
	(52.8)	(34.6)	(11.0)	(1.6)	(60.6)	(25.2)	(10.4)	(3.7)
3.9 ขับรถจักรยานยนต์คู่ขนานกับรถคันอื่น	42	69	89	46	94	115	217	188
	(17.1)	(28.0)	(36.2)	(18.7)	(15.3)	(18.7)	(35.3)	(30.6)
3.10 สวมหมวกกันน็อกขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	33	49	31	133	83	73	59	399
	(13.4)	(19.9)	(12.6)	(54.1)	(13.5)	(11.9)	(9.6)	(65.0)
4. การปฏิบัติตามกฎจราจร								
4.1 ขับรถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนสัญญาณไฟสีแดง	40	41	48	117	80	70	103	361
	(16.3)	(16.7)	(19.5)	(47.6)	(13.0)	(11.4)	(16.8)	(58.8)

พฤติกรรมกำรขับขี่รถจักรยานยนต์	เกิดอุบัติเหตุ				ไม่เกิดอุบัติเหตุ			
	ทุกครั้ง	บ่อยครั้ง	บางครั้ง	ไม่ปฏิบัติ	ทุกครั้ง	บ่อยครั้ง	บางครั้ง	ไม่ปฏิบัติ
4.2 ขับรถจักรยานยนต์สวนทางในช่องทางเดินรถทางเดียวกัน (ขับรถย้อนศร)	38 (15.4)	51 (20.7)	77 (31.3)	80 (32.5)	79 (12.9)	90 (14.7)	174 (28.3)	271 (44.1)
4.3 ขับรถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนป้ายจราจรประเภทป้ายบังคับ เช่น ห้ามเข้า ห้ามกลับรถ ห้ามเลี้ยวขวา ห้ามเลี้ยวซ้าย เป็นต้น	37 (15.0)	49 (19.9)	57 (23.2)	103 (41.9)	84 (13.7)	91 (14.8)	126 (20.5)	313 (51.0)
4.4 ขับรถจักรยานยนต์โดยไม่สนใจป้ายเตือน เช่น ท่างโค้งซ้าย ป้ายทางขึ้นลงลาดชัน ป้ายระวังสัตว์ เป็นต้น	37 (15.0)	59 (24.0)	41 (16.7)	109 (44.3)	91 (14.8)	79 (12.9)	108 (17.6)	336 (54.7)
4.5 ไม่ขับรถแซงหน้าคันอื่นเมื่อมีป้ายห้ามแซง	75 (30.5)	70 (28.5)	54 (22.0)	47 (19.1)	236 (38.4)	144 (23.5)	114 (18.6)	120 (19.5)

4.5 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลและการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า เพศ ระดับการศึกษา และ ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 4.7

ตารางที่ 4.7 แสดงการเปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลและการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่ออุบัติเหตุ	เกิดอุบัติเหตุ จำนวน(ร้อยละ)	ไม่เกิดอุบัติเหตุ จำนวน(ร้อยละ)	P-Value
1. เพศ			0.014*
ชาย	112(45.5)	224(36.5)	
หญิง	134(54.5)	390(63.5)	
2. ระดับการศึกษา			0.007*
ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4	102(41.5)	223(36.3)	
ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5	52(21.1)	196(31.9)	
ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6	92(37.4)	195(31.8)	

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่ออุบัติเหตุ	เกิดอุบัติเหตุ จำนวน(ร้อยละ)	ไม่เกิดอุบัติเหตุ จำนวน(ร้อยละ)	P-Value
3.ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์			0.02*
1-3 ปี	73(29.7)	242(39.4)	
4-6 ปี	131(53.3)	293(47.7)	
7-10 ปี	42(17.1)	79(12.9)	
4.ความถี่ในการขับขี่รถจักรยานยนต์			0.877
1-3 วัน	18(7.3)	50(8.1)	
4-5 วัน	51(20.7)	132(21.5)	
6-7 วัน	177(72.0)	432(70.4)	
5.ขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเฉลี่ย			0.097
1-60	179(72.8)	488(79.5)	
61-80	64(26.0)	119(19.4)	
>80	3(1.2)	7(1.1)	
6.อายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์			0.683
1-3 ปี	147(59.8)	386(62.9)	
4-6 ปี	77(31.3)	175(28.5)	
7-10 ปี	22(8.9)	53(8.6)	
7 การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์			0.288
ไม่มี	156(63.4)	423(68.9)	
มี	82(33.3)	176(28.7)	
มีแต่หมดอายุ	8(3.3)	15(2.4)	
8 ระยะในการขับขี่รถจักรยานยนต์ภายใน 1 วัน			0.064
น้อยกว่า 5 กิโลเมตร	87(35.4)	275(44.8)	
6-10 กิโลเมตร	94(38.2)	196(31.9)	
11-15 กิโลเมตร	29(11.8)	68(11.1)	
มากกว่า 15 กิโลเมตร	35(14.2)	75(12.2)	

*มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความรู้เกี่ยวกับการขับชี้รถจักรยานยนต์และการเกิดอุบัติเหตุจากการขับชี้รถจักรยานยนต์ พบว่า ความรู้เกี่ยวกับการขับชี้รถจักรยานยนต์ไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 4.8

ตารางที่ 4.8 แสดงการเปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างความรู้เกี่ยวกับการขับชี้รถจักรยานยนต์และการเกิดอุบัติเหตุจากการขับชี้รถจักรยานยนต์

ระดับคะแนนความรู้	เกิดอุบัติเหตุ	อุบัติเหตุ	p-Value
ต่ำ	12	29	0.261
ปานกลาง	104	297	
สูง	130	288	

การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติที่ดีเกี่ยวกับการขับชี้รถจักรยานยนต์และการเกิดอุบัติเหตุจากการขับชี้รถจักรยานยนต์ พบว่า ความทัศนคติที่ดีเกี่ยวกับการขับชี้รถจักรยานยนต์ไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 4.9

ตารางที่ 4.9 แสดงการเปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติเกี่ยวกับการขับชี้รถจักรยานยนต์และการเกิดอุบัติเหตุจากการขับชี้รถจักรยานยนต์

ระดับคะแนนทัศนคติที่ดี	เกิดอุบัติเหตุ	ไม่เกิดอุบัติเหตุ	p-Value
ปานกลาง (34-66คะแนน)	82	187	411
สูง (67-100 คะแนน)	164	427	

การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการขับชี้รถจักรยานยนต์และการเกิดอุบัติเหตุจากการขับชี้รถจักรยานยนต์ พฤติกรรมการขับชี้รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังนี้ ไม่ดื่มสุราหรือของมีแอลกอฮอล์ก่อนการขับชี้รถจักรยานยนต์ คุยโทรศัพท์ในขณะที่ขับชี้รถจักรยานยนต์ ขับรถจักรยานยนต์ในขณะฝนตก ลดความเร็วหรือชะลอความเร็วทุกครั้ง เมื่อพบกับสภาพถนนที่ขรุขระ เป็นหลุมทราย และถนนเปียกลื่น ลดความเร็วหรือชะลอความเร็วทุกครั้ง เมื่อถึงทางโค้งทางแยก หรือ สี่แยก ขับรถจักรยานยนต์คู่ขนานกับรถคันอื่น สวมหมวกนิรภัยขณะขับ

รถจักรยานยนต์ ขับรถจักรยานยนต์สวนทางในช่องทางเดินรถทางเดียวกัน (ขับรถย้อนศร) และ ขับรถจักรยานยนต์โดยไม่สนใจป้ายเตือน เช่น ท่างโค้งซ้าย ป้ายทางขึ้นลงลาดชัน ป้ายระวังสัตว์ เป็นต้น รายละเอียดดังแสดงในตารางที่ 4.10

ตารางที่ 4.10 แสดงการเปรียบเทียบความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์และการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์	P-Value
1. การตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ก่อนการขับขี่	
1.1 ปรับกระจกส่องหลังให้ชัดเจน	0.766
1.2 ตรวจสอบสัญญาณไฟหน้า ไฟท้าย ไฟเลี้ยว	0.932
1.3 การตรวจสอบสัญญาณแตร	0.269
1.4 การตรวจสอบระบบเบรก	0.353
1.5 การตรวจสอบระบบเกียร์รถ	0.286
1.6 การตรวจสอบสภาพล้อรถ และ ลมยาง	0.797
1.7 การตรวจสอบระบบโช้รถ	0.100
1.8 การตรวจสอบน้ำมันรถ	0.764
2. การเตรียมความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์	
2.1 สวมหมวกนิรภัยก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์	0.595
2.2 ไม่ดื่มสุราหรือของมึนเมาก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์	0.011*
2.3 สวมเสื้อผ้านรัดกุมเหมาะสมก่อนขับขี่รถจักรยานยนต์	0.061
2.4 ร่างกายอยู่ในสภาพที่พร้อมก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่อ่อนเพลีย ไม่ง่วงนอน เป็นต้น	0.706
2.5 มีผู้โดยสารซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์มากกว่า 1 คน	0.079
2.6 พกใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ติดตัวไว้ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์	0.062
3. ในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์	
3.1 ค่อยโทรศัพท์ในขณะที่ขับรถจักรยานยนต์	0.026*
3.2 ขับรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงไม่เกิน 80 กม./ชม. ในเขตเมือง	0.180
3.3 ขับรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงไม่เกิน 90 กม./ชม. นอกเขตเมือง	0.384
3.4 ขับรถจักรยานยนต์ในขณะฝนตก	0.002*
3.5 ลดความเร็วหรือชะลอความเร็วทุกครั้ง เมื่อพบกับสภาพถนนที่ขรุขระ เป็นหลุมทราย และถนนเปียกลื่น	0.012*
3.6 ขับรถโดยไม่มองกระจกข้าง	0.200
3.7 ก่อนที่จะหยุดรถ หรือ จอดข้างทาง หรือเลี้ยวรถหรือหยุดรถจะให้สัญญาณไฟเตือนคันอื่นทุกครั้ง	0.196
3.8 ลดความเร็วหรือชะลอความเร็วทุกครั้ง เมื่อถึงทางโค้งทางแยก หรือ สี่แยก	0.020*
3.9 ขับรถจักรยานยนต์คู่ขนานกับรถคันอื่น	0.001*

พฤติกรรมกำรขับขี่รถจักรยานยนต์	P-Value
3.10 สิบบุหรีในขณะขับรถจักรยานยนต์	0.005*
4. กำรปฏิบัติตมกฎจรจร	
4.1 ขับรถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนสัญญาณไฟสีแดง	0.020*
4.2 ขับรถจักรยานยนต์สวนทงในช่องทงเดินรถทงเดียวกัน (ขับรถย้อนศร)	0.011*
4.3 ขับรถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนป้ายจรจรประเทป้ายบังคับ เช่น ห้ามเข้ำ ห้ามกลับรถ ห้ามเลี้ยวขวา ห้ามเลี้ยวซ้าย เป็นต้น	0.085
4.4 ขับรถจักรยานยนต์โดยไม่สนใจป้ายเตือน เช่น ท้งโค้งซ้าย ป้ายทงขึ้นลงลาดชัน ป้ายระวังสัตว์ เป็นต้น	0.001*
4.5 ไม่ขับรถชนงหน้คันอื่นเมื่อมีป้ายห้ามชนง	0.117

บทที่ 5

สรุปและอภิปรายผลการวิจัย

งานวิจัยนี้เป็นงานวิจัยเชิงสำรวจ (Survey study) เพื่อศึกษาความชุกของอุบัติเหตุและปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุในนักเรียนชั้นมัธยมปลายในจังหวัดสุโขทัย

กลุ่มประชากรคือนักเรียนชั้นมัธยมปลายตั้งแต่ ม.4 – ม.6 จำนวน 2,873 คน ในโรงเรียนมัธยมในเขตอำเภอเมือง จังหวัดสุโขทัยจำนวน 6 โรงเรียน คือ โรงเรียนสุโขทัยวิทยาคม โรงเรียนอนุตมดรุณี โรงเรียนเทศบาลวัดไทยชุมพล โรงเรียนลิไทพิทยาคม โรงเรียนบ้านสวนวิทยาคม และ โรงเรียนยางซ้ายพิทยาคม ทำการสุ่มแบบเจาะจง (Purposive sampling) โดยมีเกณฑ์การคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษา ได้กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 860 คน

ใช้สถิติพรรณนา ได้แก่ จำนวน ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ในการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป และคะแนนตัวแปรแต่ละตัว ความชุกของการเกิดอุบัติเหตุ และวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างคะแนนของตัวแปรแต่ละตัวด้วยสถิติเชิงอนุมาน แบบ ไคว์ แสควร์ (χ^2 – test)

5.1 สรุปและอภิปรายผลการวิจัย

5.1.1 ข้อมูลทั่วไป

ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มนักเรียนชั้นมัธยมปลาย พบว่า ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง และรองลงมาเป็นเพศชาย ระดับชั้นการศึกษาของกลุ่มตัวอย่างมากที่สุดคือ ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 รองลงมาก็คือ ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6 และน้อยที่สุดคือ ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5 ตามลำดับ ประสิทธิภาพการขับขี่รถจักรยานยนต์มากที่สุดคือ ช่วง 4-6 ปี รองลงมาก็คือ 1-3 ปี และน้อยที่สุดคือ 7-10 ปี ความถี่ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่อสัปดาห์มากที่สุดคือ 6-7 วัน รองลงมาก็คือ 4-5 วัน และน้อยที่สุดคือ 1-3 วัน ตามลำดับ ความเร็วเฉลี่ยในการขับขี่อยู่ในช่วง 1- 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง รองลงมาก็คือ ความเร็วเฉลี่ยในการขับขี่อยู่ในช่วง 61-80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง และน้อยที่สุดคือความเร็วเฉลี่ยในการขับขี่มากกว่า 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมงตามลำดับ อายุการใช้งานรถจักรยานยนต์มากที่สุดคือ 1-3 ปี รองลงมาก็คือ 4-6 ปี และน้อยที่สุดคือ 7-10 ปีตามลำดับ การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 67.32 ระยะทางในการขับขี่ต่อวันมากที่สุดคือ ขับขี่รถจักรยานยนต์น้อยกว่า 5 กิโลเมตร รองลงมาก็คือ ขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่

ในช่วง 6-10 กิโลเมตร และ น้อยที่สุดคือ ขับขี่รถจักรยานยนต์ อยู่ในช่วง 11-15 กิโลเมตร ตามลำดับ ความชุกของการเกิดอุบัติเหตุในรอบ 1 ปีที่ผ่านมาคือ ร้อยละ 28.60

จากกลุ่มตัวอย่างมีนักเรียนหญิงมากกว่านักเรียนชายเนื่องจากอัตราส่วนระหว่างนักเรียนหญิงมีมากกว่านักเรียนชายโดยเฉพาะนักเรียนในโรงเรียนอตุมนครุณีนักเรียนร้อยละ 90 เป็นเพศหญิง ในขณะที่โรงเรียนสุโขทัยวิทยาคม ซึ่งอดีตเป็นโรงเรียนชายล้วนอย่างไรก็ตามปัจจุบันมีจำนวนนักเรียนเพศหญิงมากกว่าเพศชาย นักเรียนที่เป็นกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เริ่มหัดขี่รถจักรยานยนต์ในช่วงชั้นประถมศึกษาปีที่ 6 และขี่รถจักรยานยนต์เพื่อใช้เดินทางในชีวิตประจำวัน รถจักรยานยนต์ที่ใช้งานส่วนใหญ่เป็นรถใหม่อายุระหว่าง 1-3 ปี ซึ่งผู้ประกอบการซื้อมาเพื่อให้บุตรหลานใช้งานในช่วงระหว่างเรียนชั้นมัธยมศึกษา นักเรียนที่เป็นกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์เนื่องจากไม่ทราบว่าอายุ 15 ปี ขึ้นไปสามารถขอใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ ซึ่งทางโรงเรียนควรจัดกิจกรรมให้มีการสอบเพื่อขอใบอนุญาตการขับขี่อีกทั้งยังเป็นกิจกรรมปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเพื่อการขับขี่อย่างปลอดภัยอีกด้วยจากความชุกจากการเกิดอุบัติเหตุเมื่อเทียบสถิติจากการเกิดอุบัติเหตุก่อนข้างสูง อย่างไรก็ตามสถิติการเกิดอุบัติเหตุเป็นเพียงการบาดเจ็บเล็กน้อยเท่านั้น

5.1.2 ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์

ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่นักเรียนชั้นมัธยมปลายตอบถูกมากที่สุด 3 อันดับแรก ทั้ง กลุ่มที่เคยเกิดอุบัติเหตุ และ กลุ่มที่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุคือ ข้อ 17 รูปป้ายจราจรถนนเส้น ข้อ 15 รูปป้ายจราจรห้ามแซง และ ข้อ 12 สัญญาณไฟกระพริบสีเหลืองบริเวณทางแยกผู้ขับผ่านต้องลดความเร็วลงและขับด้วยความระมัดระวัง ในขณะที่ ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่นักเรียนชั้นมัธยมปลายตอบผิดมากที่สุด 3 อันดับแรกทั้ง กลุ่มที่เคยเกิดอุบัติเหตุ และ กลุ่มที่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุคือ ข้อ 6 เส้นทึบคู่กับเส้นประกลางถนนหมายถึงห้ามรถเส้นทึบแซงแต่รถเส้นประแซงได้ ข้อ 11 รถจักรยานยนต์บรรทุกสิ่งของได้ไม่เกิน 100 กิโลกรัม และข้อ 7 การจอดรถที่ดีควรจอดรถห่างจากทางแยกระยะไม่เกิน 10 เมตร

เมื่อทำการแบ่งระดับคะแนนตามระดับคะแนนความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มนักเรียนชั้นมัธยมปลาย จากจำนวน 20 ข้อ รวม 20 คะแนน พบว่า กลุ่มนักเรียนชั้นมัธยมปลายที่เคยเกิดอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่มีความรู้ในระดับสูง (ร้อยละ 58.85) รองลงมา มีความรู้ในระดับปานกลาง (ร้อยละ 42.48) และอยู่ในระดับต่ำ เพียงร้อยละ 4.87 นักเรียนชั้นมัธยมปลายที่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่มีความรู้ในระดับปานกลาง (ร้อยละ 48.37) รองลงมา มีความรู้ในระดับสูง (ร้อยละ 46.91) และอยู่ในระดับต่ำ เพียงร้อยละ 4.72 ตามลำดับ โดยมีคะแนนเฉลี่ยความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของกลุ่มที่เคยเกิดอุบัติเหตุ และกลุ่มที่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุใกล้เคียงกันคือ เท่ากับ 15.25 ± 1.01 คะแนน และ 15.08 ± 0.99 คะแนน ตามลำดับ

นักเรียนที่ชั้นมัธยมปลายที่เป็นกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ทั้งกลุ่มที่เคยเกิดอุบัติเหตุและกลุ่มที่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ มีระดับความรู้อยู่ในระดับสูงเนื่องจากนักเรียนเหล่านี้ได้มีการเรียนรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรในวิชาเรียนซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ ชนาภัทร บุญประสมและจักรพันธ์ เพ็ชรภูมิ (2559) ที่ได้ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1- 6 ในสถาบันกวดวิชาเขตปทุมทอง จังหวัดพิษณุโลก พบว่านักเรียนส่วนใหญ่มีความรู้ในระดับดีเช่นเดียวกัน

5.1.3 ทักษะที่ดีเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์

ทักษะเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมปลายมีระดับคะแนนมากที่สุด 3 อันดับแรกในกลุ่มที่เคยเกิดอุบัติเหตุ และกลุ่มที่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ คือ ข้อ 1 การตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ให้พร้อมใช้งานก่อนสามารถป้องกันการเกิดอุบัติเหตุได้ ข้อ 8 การดื่มสุรามึนเมาในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ก่อให้เกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น และ ข้อ 17 การปฏิบัติตามกฎจราจรสามารถช่วยป้องกันหรือลดการเกิดอุบัติเหตุได้ ตามลำดับ ในขณะที่ ทักษะเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมปลายมีระดับคะแนนน้อยที่สุด 3 อันดับแรกทั้ง กลุ่มที่เคยเกิดอุบัติเหตุ และ กลุ่มที่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุคือ ข้อ 16 การขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงเมื่อเกิดอุบัติเหตุจะเป็นอันตรายต่อชีวิตมากกว่าการเกิดอุบัติเหตุต่ำ ข้อ 10 การปรับแต่งรถจักรยานยนต์เป็นสิ่งที่สามารถทำได้และไม่ก่อให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุจากจราจร และข้อ 18 ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในระยะทางที่ไกล หรือขับขี่ในซอยใกล้บ้านไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัย

เมื่อทำการแบ่งระดับคะแนนตามระดับคะแนนทักษะที่ดีเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มนักเรียนชั้นมัธยมปลาย จากจำนวน 20 ข้อ ข้อละ 5 คะแนน รวม 100 คะแนน พบว่า กลุ่มนักเรียนชั้นมัธยมปลายที่เคยเกิดอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่มีทักษะที่ดีในระดับสูง (ร้อยละ 66.67) รองลงมา มีทักษะที่ดีในระดับปานกลาง (ร้อยละ 33.33) นักเรียนชั้นมัธยมปลายที่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ ส่วนใหญ่มีทักษะที่ดีในระดับสูง (ร้อยละ 69.54) รองลงมา มีความดีที่ในระดับปานกลาง (ร้อยละ 30.4) โดยมีคะแนนเฉลี่ยทักษะที่ดีเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของกลุ่มที่เคยเกิดอุบัติเหตุต่ำกว่ากลุ่มที่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุเล็กน้อย คือ เท่ากับ 69.93 ± 0.88 คะแนน 71.57 ± 0.95 คะแนน

นักเรียนชั้นมัธยมปลายที่เป็นกลุ่มตัวอย่างทั้งที่เคยเกิดอุบัติเหตุและไม่เคยเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่มีทักษะที่ดีเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ในระดับสูงแสดงให้เห็นถึงว่าการที่มีความรู้ในระดับสูงเป็นผลทำให้มีทักษะที่ดีตามมาในระดับสูงเช่นเดียวกัน

5.1.4 พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์

พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมปลายในกลุ่มเกิดอุบัติเหตุ และในกลุ่มที่ไม่เกิดอุบัติเหตุ ที่มีการปฏิบัติทุกครั้ง 3 อันดับแรกคือ ข้อ 2.2 ไม่ดื่มสุราหรือของมึนเมาก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ ข้อ 1.1 ปรับกระจกส่องหลังให้ชัดเจน และข้อ 3.8 ลดความเร็วหรือชะลอความเร็วทุกครั้งเมื่อถึงทางโค้งทางแยก หรือ สี่แยก ในขณะที่ พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมปลายในกลุ่มเกิดอุบัติเหตุ และในกลุ่มที่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ ที่ไม่ปฏิบัติ 3 อันดับแรกคือ ข้อ 3.10 สุกหรื ในขณะที่ขับรถจักรยานยนต์ ข้อ 4.1 ขับรถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนสัญญาณไฟสีแดง และข้อ 4.4 ขับรถจักรยานยนต์โดยไม่สนใจป้ายเตือน เช่น ท่างโค้งซ้าย ป้ายทางขึ้นลงลาดชัน ป้ายระวังสัตว์ เป็นต้น ตามลำดับ อย่างไรก็ตาม จำนวนร้อยละของกลุ่มที่เคยเกิดอุบัติเหตุที่ปฏิบัติทุกครั้งและไม่ปฏิบัติ ในกลุ่มที่เคยเกิดอุบัติเหตุจะน้อยกว่ากลุ่มที่ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ

นักเรียนชั้นมัธยมปลายที่เป็นกลุ่มตัวอย่างทั้งที่เคยเกิดอุบัติเหตุและไม่เคยเกิดอุบัติเหตุส่วนใหญ่มีพฤติกรรมการป้องกันในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ดีสอดคล้องกับงานวิจัยของกัลยารัตน์ กำลังเหลือ (2560) ซึ่งพบว่า พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรที่กลุ่มตัวอย่างมักจะปฏิบัติทุกครั้งเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์คือขับขี่รถจักรยานยนต์โดยสังเกตป้ายเตือนจุดเสี่ยงขับขี่รถจักรยานยนต์โดยชะลอความเร็วเมื่อถึงทางแยก และสอดคล้องกับ

5.1.5 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

การวิเคราะห์ข้อมูลเพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลและการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า เพศ ระดับการศึกษา และ ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 เมื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์และการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ดังนี้ ไม่ดื่มสุราหรือของมึนเมาก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ คุยโทรศัพท์ในขณะที่ขับรถจักรยานยนต์ ขับรถจักรยานยนต์ในขณะที่ฝนตก ลดความเร็วหรือชะลอความเร็วทุกครั้ง เมื่อพบกับสภาพถนนที่ขรุขระ เป็นหลุมทราย และถนนเปียกลื่น ลดความเร็วหรือชะลอความเร็วทุกครั้ง เมื่อถึงทางโค้งทางแยก หรือ สี่แยก ขับรถจักรยานยนต์คู่ขนานกับรถคันอื่น สุกหรืในขณะที่ขับรถจักรยานยนต์ ขับรถจักรยานยนต์สวนทางในช่องทางเดินรถทางเดียวกัน (ขับรถย้อนศร) และ ขับรถจักรยานยนต์โดยไม่สนใจป้ายเตือน เช่น ท่างโค้ง

ซ้าย ป้ายทางขึ้นลงลาดชัน ป้ายระวางสัตว์ อย่างไรก็ตาม ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ และทัศนคติที่ดีเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ

เพศ ระดับการศึกษา และ ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งสอดคล้องกับ การศึกษาของ ปวีณา คำพุกกะ (2555) พบว่า ปัจจัยด้านบุคคลเช่น เพศ อายุ ชั้นปี มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร ซึ่งอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ พฤติกรรมดังที่กล่าวมาข้างต้นมีความเสี่ยงกับการเกิดอุบัติเหตุสอดคล้องกับ งานวิจัยของ กัลยารัตน์ กำลังเหลือ (2560) และ กาญจน์กรรณ สุอังคะ (2559) ซึ่งพบว่าพฤติกรรมที่ไม่ปลอดภัยมีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในวัยรุ่น

5.2 ข้อเสนอแนะในการวิจัย

5.2.1. ข้อเสนอแนะในการนำผลการวิจัยไปใช้

ควรจัดให้มีกิจกรรมเพื่อสร้างความตระหนักทางด้านความปลอดภัยจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ให้กับนักเรียนชั้นมัธยมปลายอย่างต่อเนื่อง และมีมาตรการควบคุมพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ในโรงเรียน และจัดกิจกรรมการสอบใบอนุญาตการขับขี่รถจักรยานยนต์ เพื่อให้นักเรียนได้ปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ให้มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น

5.2.2 ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

ควรปรับปรุงข้อคำถามให้เป็นภาษาที่เข้าใจง่าย และเจาะจงศึกษาในกลุ่มที่เกิดอุบัติเหตุเพื่อติดตามหาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุอย่างแท้จริง



บรรณานุกรม

- พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522. ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 96 ตอนที่ 8 ฉบับพิเศษ
- พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 6) พ.ศ. 2542 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 116 ตอนที่ 20 ก
- พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 7) พ.ศ. 2550 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 124 ตอนที่ 121 ก
- พระราชบัญญัติจราจรทางบก (ฉบับที่ 8) พ.ศ. 2551 ราชกิจจานุเบกษา เล่ม 124 ตอนที่ 121 ก
- Green, Lawrence W., Kreuter, Marshall W., Deeds, Sigrid G., Partridge Kay B. (1980). Health education planning a diagnostic approach, Palo alto : Mayfield publication company.
- ชนากัทธ บัญประสม และจักรพันธ์ เพ็ชรภูมิ (2559) ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 1- 6 ในสถาบันกวดวิชาเขตปทุมทอง จังหวัดพิษณุโลก. *การประชุมวิชาการระดับชาติ นเรศวรวิจัย ครั้งที่ 12: วิจัยและนวัตกรรมกับการพัฒนาประเทศ* ระหว่างวันที่ 21-22 กรกฎาคม 2559 ณ อาคารเอกาทศรถ มหาวิทยาลัยนเรศวร.
- วรวิทย์ ชาญวิรัตน์ และ จุฬารณโสตะ (2558) . พฤติกรรมการเข้าร่วมกลุ่มรถจักรยานยนต์ซึ่งของวัยรุ่นในพื้นที่ อำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น. *วารสารวิจัยและพัฒนาระบบสุขภาพ*.ปีที่ 7 ฉบับที่ 3 พฤศจิกายน 2557 –กุมภาพันธ์ 2558.
- บรรจง พลไชย และ อุทัยวรรณ สุกิมานิล. (2554).พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยของนักศึกษาพยาบาล มหาวิทยาลัยนครพนม. *วารสารการพยาบาลและสุขภาพ*. ปีที่ 5 ฉบับที่ 2,หน้า 117 –127.
- สมภพ รอดเสียงล้ำ. (2552). พฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอป่าโมก จังหวัดอ่างทอง. *การศึกษาค้นคว้าอิสระ มหาวิทยาลัยมหาสารคาม*.
- กัลยารัตน์ กำลังเหลือ กรุณา จันทุม ทนศักดิ์ ทองศรีสุข และ วราวุธ มหามิตร. (2560). พฤติกรรมการป้องกัน อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของวัยรุ่นบ้านนาฝายอำเภอเมืองชัยภูมิ จังหวัดชัยภูมิ. *วารสารวิจัยและพัฒนา มหาวิทยาลัยราชภัฏบุรีรัมย์*ฉบับพิเศษ, หน้า 157-164.
- ปวีณา คำพุกกะ อุไรรัตน์ ยามรัมย์ และสุชาดา ชื่นชม (2555). พฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยอุบลราชธานี. *วารสารบริหารศาสตร์ มหาวิทยาลัยอุบลราชธานี*, หน้า 59-75.

กาญจน์กรอง สุอังคะ (2559). การศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์. *รายงานการวิจัย มหาวิทยาลัยสุรนารี ประจำปีงบประมาณ 2558*.

กรมการขนส่ง กระทรวงคมนาคม (2560). จำนวนรถจดทะเบียน (สะสม). 2 มิถุนายน 2560. สืบค้นจาก http://www.news.mot.go.th/motc/portal/graph/index_dlt1.html.

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2559). อุบัติเหตุจากจราจรทางบก. 2 มิถุนายน 2560. สืบค้นจาก. <http://service.nso.go.th/nso/web/statseries/statseries21.html>

พิพัฒน์ ชูวรเวช. (2528). อุบัติเหตุและการปฐมพยาบาล. *สารานุกรมไทยฉบับเยาวชนโดยพระราชประสงค์ในพระบาทสมเด็จพระเจ้าอยู่หัว*. เล่มที่ 8 หน้า 228-257.

Bloom BS. Mastery learning. In: block JH, editors. *Mastery learning: theory and practice*. New York: Holt, Rinehart & Winston; 1971. p. 47-63.

Best, John W. (1997). *Research in Education*. 3rd ed., Englewood Cliffs, New Jersey. Prentice – Hall, Inc.

ภาคผนวก

แบบสอบถามปัจจัยที่ส่งผลต่อความชุกของอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ในกลุ่มนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดสุโขทัย

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

คำชี้แจง: ทำเครื่องหมาย ✓ และเติมคำที่ตรงกับข้อมูลของท่าน

1. เพศ

☐ ชาย

☐ หญิง

2. การศึกษา:

☐ ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4

☐ ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 5

☐ ชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 6

3. ท่านมีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์มานาน

☐ 1-3 ปี

☐ 4-6 ปี

☐ 7-10 ปี

4. ความถี่ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ วัน/สัปดาห์

☐ 1-3 วัน

☐ 4-5 วัน

☐ 6-7 วัน

5. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเฉลี่ยกี่กิโลเมตร/ชั่วโมง

☐ 1-60 กม/ชม

☐ 60-80 กม/ชม

☐ มากกว่า 80 กม/ชม

6. รถจักรยานยนต์ที่ท่านใช้งานมีอายุกี่ปี

☐ 1-3 ปี

☐ 4-6 ปี

☐ 7-10 ปี

7. ท่านมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์หรือไม่

☐ มี

☐ มีแต่หมดอายุ

☐ ไม่มี

8. ระยะในการขับขี่รถจักรยานยนต์ภายใน 1 วัน

☐ น้อยกว่า 5 กิโลเมตร

☐ 6 – 10 กิโลเมตร

☐ 11 – 15 กิโลเมตร

☐ มากกว่า 15 กิโลเมตร

9. ในรอบ 1 ปี ที่ผ่านมาท่านเคยเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์หรือไม่

☐ เคย

☐ ไม่เคย

ส่วนที่ 2 ความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์

คำชี้แจง: ทำเครื่องหมาย ✓ ในช่องที่ท่านคิดว่าถูกต้อง

ข้อความ	ถูก	ผิด
1. เมื่อต้องการเลี้ยวต้องให้สัญญาณมือหรือเปิดไฟเลี้ยวไม่น้อยกว่า 30 เมตร		
2. ในเขตชุมชนกำหนดให้มีการขับขี่ไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง		
3. ถ้าไม่มีสัญญาณไฟจราจรผู้ขับขี่รถวงเวียนทางขวาได้ไปก่อน		
 4. จากรูปเมื่อตำรวจจราจรยกแขนขวาท่อนล่างตั้งฉากกับแขนท่อนบนและยกมือขึ้นแสดงว่ามีคำสั่งให้รถด้านหน้าหยุด		
5. สัญญาณไฟสีเขียวแสดงให้รถหยุด		
6. เส้นทึบคู่กับเส้นประกลางถนนหมายถึงห้ามรถเส้นทึบแซงแต่รถเส้นประแซงได้		
7. การจอดรถที่ดีควรจอดรถห่างจากทางแยกระยะไม่เกิน 10 เมตร		
8. สัญญาณไฟกระพริบสีเหลืองบริเวณทางแยกผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องขับขี่ด้วยความระมัดระวัง		
9. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ทั้งผู้ขับขี่และผู้ซ้อนท้ายต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง		
10. การดื่มสุรามึนเมาสามารถขับขี่รถจักรยานยนต์บนท้องถนนโดยไม่มี ความผิด		
11. รถจักรยานยนต์บรรทุกสิ่งของได้ไม่เกิน 100 กิโลกรัม		
12. สัญญาณไฟกระพริบสีเหลืองบริเวณทางแยกผู้ขับผ่านต้องลดความเร็วลงและขับขี่ด้วยความระมัดระวัง		
13. ในการขับขี่รถจักรยานยนต์สามารถมีผู้โดยสารซ้อนท้ายได้ไม่เกิน 1 คน		
 14. จากรูปหมายถึงทางด้านหน้ามีสิ่งกีดขวาง		
 15. จากรูปหมายถึงห้ามแซง		
 16. จากรูปหมายถึงห้ามเลี้ยวซ้าย		
 17. จากรูปหมายถึงระวังถนนลื่น		

ข้อความ		ถูก	ผิด
18. 	จากรูปหมายถึงข้างหน้าเป็นภูเขา		
19. 	จากรูปเมื่อตำรวจยืนและเหยียดแขนซ้ายออกไปเสมอระดับไหล่ ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถมาจากทางด้านหลังของตำรวจจะต้องหยุดรถ		
20.	บริเวณทางโค้งรัศมีแคบห้ามขับรถจักรยานยนต์แซงรถคันอื่น		

ส่วนที่ 3 ทักษะต่อการขับขี่รถจักรยานยนต์

คำชี้แจง: ทำเครื่องหมาย ✓ ในช่องที่ตรงกับความรู้สึกของตัวท่านมากที่สุด

ข้อความ	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่ แน่ใจ	ไม่ เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง
1. การตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ให้พร้อมใช้งานก่อนสามารถป้องกันการเกิดอุบัติเหตุได้					
2. การเกิดอุบัติเหตุเป็นเรื่องของโชคชะตามากกว่าความสามารถในการขับขี่รถจักรยานยนต์					
3. การขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความระมัดระวังแม้สภาพถนนไม่ดีก็ไม่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ					
4. อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่สามารถป้องกันได้					
5. ตำรวจจราจรก่อให้เกิดปัญหาในการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้น					
6. อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เกิดขึ้นได้มากขึ้นเมื่อมีสภาพถนนที่ผิดปกติเช่นเป็นหลุมเป็นบ่อ มีฝุ่นเยอะ					
7. สัญญาณไฟจราจรทำให้เกิดการล่าช้าในการขับขี่รถจักรยานยนต์					
8. การดื่มสุรามึนเมาในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ก่อให้เกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น					
9. การขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้มากขึ้น					

ข้อความ	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่ แน่ใจ	ไม่ เห็น ด้วย	ไม่เห็น ด้วย อย่างยิ่ง
10. การปรับแต่งรถจักรยานยนต์เป็นสิ่งที่สามารถทำได้และไม่ก่อให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุจากจราจร					
11. การขับรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงจะทำให้ระบายน้ำมันไอร้อนได้และสามารถคลายเครียดได้					
12. การสวมหมวกนิรภัยทำให้ศีรษะร้อนและผมเสียทรง					
13. การขับขี่ด้วยความเร็วตามกฎหมายกำหนดทำให้ถึงที่หมายช้าหรือกีดขวางเส้นทางจราจร					
14. นั่งซ้อนท้ายไปกับหลายคนจะได้ประหยัดน้ำมันและค่าใช้จ่ายในการเดินทาง					
15. การเบรกรถจักรยานยนต์กะทันหันอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้					
16. การขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงเมื่อเกิดอุบัติเหตุจะเป็นอันตรายต่อชีวิตมากกว่าการเกิดอุบัติเหตุต่ำ					
17. การปฏิบัติตามกฎจราจรสามารถช่วยป้องกันหรือลดการเกิดอุบัติเหตุได้					
18. ในการขับรถจักรยานยนต์ในระยะทางที่ไกล หรือขับขี่ในซอยใกล้บ้านไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัย					
19. การขับรถจักรยานยนต์คู่ขนานกับรถคันอื่นอาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้					
20. เมื่ออยู่ในเขตเมืองต้องขับรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วต่ำและเพิ่มความระมัดระวังในขณะขับขี่					

ส่วนที่ 4 พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์

คำชี้แจง: ทำเครื่องหมาย ✓ และเติมคำที่ตรงกับข้อมูลของท่าน

ทุกครั้ง หมายถึง ปฏิบัติ 7 วัน ใน 1 สัปดาห์ ปอยครั้ง หมายถึง ปฏิบัติ 4 – 6 วัน ใน 1 สัปดาห์

บางครั้ง หมายถึง ปฏิบัติ 1 – 3 วัน ใน 1 สัปดาห์ ไม่ปฏิบัติ หมายถึง ไม่เคยปฏิบัติ ใน 1 สัปดาห์

พฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์	การปฏิบัติภายใน 1 สัปดาห์			
	ทุกครั้ง	บ่อยครั้ง	บางครั้ง	ไม่ปฏิบัติ
	(ครบ 7 วัน)	(4-6 วัน)	(1-3 วัน)	
1. การตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ก่อนการขับขี่				
1.1 ปรับกระจกส่องหลังให้ชัดเจน				
1.2 ตรวจสอบสัญญาณไฟหน้า ไฟท้าย ไฟเลี้ยว				
1.3 การตรวจสอบสัญญาณแตร				
1.4 การตรวจสอบระบบเบรก				
1.5 การตรวจสอบระบบเกียร์รถ				
1.6 การตรวจสอบสภาพล้อรถ และ ลมยาง				
1.7 การตรวจสอบระบบโช้รถ				
1.8 การตรวจสอบน้ำมันรถ				
2. การเตรียมความพร้อมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์				
2.1 สวมหมวกนิรภัยก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์				
2.2 ไม่ดื่มสุราหรือของมีนเมาก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์				
2.3 สวมเสื้อผ้ารัดกุมเหมาะสมก่อนขับขี่รถจักรยานยนต์				
2.4 ร่างกายอยู่ในสภาพที่พร้อมก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่อ่อนเพลีย ไม่ง่วงนอน เป็นต้น				
2.5 มีผู้โดยสารซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์มากกว่า 1 คน				
2.6 พกใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ติดตัวไว้ก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์				
3. ในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์				
3.1 ค่อยโทรศัพท์ในขณะที่ขับรถจักรยานยนต์				
3.2 ขับรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงไม่เกิน 80 กม./ชม. ในเขตเมือง				
3.3 ขับรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วสูงไม่เกิน 90 กม./ชม.				

พฤติกรรมกำรขับขีรถจักรยานยนต์	การปฏิบัติภายใน 1 สัปดาห์			
	ทุกครั้ง	บ่อยครั้ง	บางครั้ง	ไม่ปฏิบัติ
	(ครบ 7 วัน)	(4-6 วัน)	(1-3 วัน)	
นอกเขตเมือง				
3.4 ขับรถจักรยานยนต์ในขณะฝนตก				
3.5 ลดความเร็วหรือชะลอความเร็วทุกครั้ง เมื่อพบกับสภาพถนนที่ขรุขระ เป็นหลุมทราย และถนนเปียกลื่น				
3.6 ขับรถโดยไม่มองกระจกข้าง				
3.7 ก่อนที่จะหยุดรถ หรือ จอดข้างทาง หรือเลี้ยวรถหรือหยุดรถ จะให้สัญญาณไฟเตือนรถคันอื่นทุกครั้ง				
3.8 ลดความเร็วหรือชะลอความเร็วทุกครั้ง เมื่อถึงทางโค้งทางแยก หรือ สี่แยก				
3.9 ขับรถจักรยานยนต์คู่ขนานกับรถคันอื่น				
3.10 สวมหมวกในขณะขับรถจักรยานยนต์				
4. การปฏิบัติตามกฎจราจร				
4.1 ขับรถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนสัญญาณไฟสีแดง				
4.2 ขับรถจักรยานยนต์สวนทางในช่องทางเดินรถทางเดียวกัน (ขับรถย้อนศร)				
4.3 ขับรถจักรยานยนต์ฝ่าฝืนป้ายจราจรประเภทป้ายบังคับ เช่น ห้ามเข้า ห้ามกลับรถ ห้ามเลี้ยวขวา ห้ามเลี้ยวซ้าย เป็นต้น				
4.4 ขับรถจักรยานยนต์โดยไม่สนใจป้ายเตือน เช่น ท่างโค้งซ้าย ป้ายทางขึ้นลงลาดชัน ป้ายระวังสัตว์ เป็นต้น				
4.5 ไม่ขับรถแข่งหน้าคันอื่นเมื่อมีป้ายห้ามแข่ง				

————— ขอขอบคุณที่สละเวลาตอบแบบสอบถาม —————

เอกสารรับรองโครงการวิจัยในมนุษย์
คณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยด้านสาธารณสุขในมนุษย์ จังหวัดสุโขทัย

ชื่อโครงการวิจัย	(ภาษาไทย) ปัจจัยที่ส่งผลต่อความชุกอุบัติเหตุของการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย ในอำเภอเมือง จังหวัดสุโขทัย (ภาษาอังกฤษ) Factors affected prevalence accident of motorcycle riding among senior high school students in Muang district Sukhothai province.
ชื่อผู้ดำเนินการวิจัย	นายมงคล รัชชะ
ชื่ออาจารย์ที่ปรึกษา (ถ้ามี)	
เลขที่โครงการ/รหัส	IRS ๔/๒๕๖๐
สังกัดหน่วยงาน	มหาวิทยาลัยรามคำแหง
การรับรอง	ขอรับรองโครงการวิจัยดังกล่าวข้างบนนี้ ได้ผ่านการพิจารณาและรับรองจากคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยด้านสาธารณสุขในมนุษย์ จังหวัดสุโขทัยเมื่อวันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๖๐
วันสิ้นสุดการรับรอง	วันที่ ๒๒ พฤษภาคม ๒๕๖๑
ประเภทการรับรอง	รับรองแบบเร่งรัด (Expedited Review)

ลงนาม



(นายแพทย์บริรักษ์ ลิ้มทะกุล)
 ประธานคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัย
 ด้านสาธารณสุขในมนุษย์ จังหวัดสุโขทัย

ประวัติผู้วิจัย	
ชื่อ – ชื่อสกุล	มงคล รัชชะ
วัน เดือน ปี เกิด	1 มีนาคม พ.ศ. 2524
ที่อยู่ปัจจุบัน	16/3 หมู่ 3 ตำบลเมืองเก่า อำเภอเมือง จังหวัดสุโขทัย
ที่ทำงานปัจจุบัน	คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยรามคำแหง ตำบลเมืองเก่า อำเภอเมือง จังหวัดสุโขทัย
ตำแหน่งหน้าที่ปัจจุบัน	อาจารย์ประจำคณะสาธารณสุขศาสตร์
ประวัติการศึกษา	พ.ศ. 2556 วท.ม. (สุขศาสตร์อุตสาหกรรมและความปลอดภัย) มหาวิทยาลัยมหิดล พ.ศ. 2553 ส.บ. (อาชีวอนามัยและความปลอดภัย) มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช พ.ศ. 2546 วท.บ. (เทคโนโลยีชีวภาพ) มหาวิทยาลัยมหาสารคาม
ผลงานวิจัย	มงคล รัชชะ,พัชรศิริ ศรีเวียง,อนุ สุราช และ จีรชาญ อนันต์ณัฐศิริ (2557) การศึกษาเชิงเปรียบเทียบกฎหมายด้านอาชีวอนามัยและความปลอดภัยระหว่าง ประเทศไทยและประเทศมาเลเซีย. การประชุมวิชาการระดับชาติพะเยาวิจัยครั้งที่ 3 ระหว่างวันที่ 29-30 มกราคม พ.ศ. 2558 ณ มหาวิทยาลัยพะเยา อนุ สุราช, มงคล รัชชะ และอิสริยา ณ น่าน (2558) ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการ ส่งเสริมสุขภาพและการใช้บริการสุขภาพของประชาชนบ้านปากคลอง ตำบลเมือง เก่า อำเภอเมือง จังหวัดสุโขทัย ภายใต้การสร้างหลักประกันสุขภาพถ้วนหน้า. การประชุมวิชาการและเสนอผลงานวิจัยระดับชาติ ครั้งที่ 35 ระหว่างวันที่ 25-26 มิถุนายน พ.ศ. 2558 ณ มหาวิทยาลัยราชภัฏราชชนครินทร์