

การศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของนักศึกษาระดับปริญญาตรี คณะศึกษาศาสตร์ สถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตชลบุรี

A Study Factors Influencing Preventive Behaviors of Motorcycle
Accident among the Undergraduate in the Faculty of Education,
Institute of Physical Education, Chonburi Campus.

กิตติภัต วิยาภรณ์ จิรวัดณ์ ขจรศิลป์ รัตนาภรณ์ ทรงพระนาม และ ประสิทธิ์ศิลป์ ชมสะห้าย

Kittipat Wiyaporn Jirawat Khajornsilp Rattanaporn Shongpranam and Prasitsilp Chomsahai

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษา 1) เพื่อศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของนักศึกษาระดับปริญญาตรี คณะศึกษาศาสตร์ สถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตชลบุรี 2) เพื่อศึกษาด้านความรู้เรื่องกฎจราจรกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา และ 3) เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของนักศึกษา กลุ่มตัวอย่างเป็นนักศึกษาระดับปริญญาตรี คณะศึกษาศาสตร์ สถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตชลบุรี จำนวน 260 คน โดยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบแบ่งชั้นและการสุ่มแบบหลายขั้นตอน เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยเป็นแบบสอบถามสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลได้แก่ร้อยละ (%) ค่าเฉลี่ย (\bar{x}) ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน (Pearson Product Moment Correlation Coefficient) และการพยากรณ์ด้วยการวิเคราะห์การถดถอย (Linear Regression Analysis)

ผลการวิจัยพบว่า

1. พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับปริญญาตรี คณะศึกษาศาสตร์ สถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตชลบุรี โดยรวมอยู่ในระดับน้อย
2. นักศึกษามีความรู้เรื่องกฎจราจรกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยรวมอยู่ในระดับมาก
3. ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับนักศึกษา ได้แก่ การมีใบขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยมีความสัมพันธ์ในระดับน้อย ($r = 0.301$)
4. ประสบการณ์เกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์ทางบวกอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติในระดับปานกลาง ($r = 0.557$)
5. เพศและประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์ทางบวกอย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ในระดับน้อย ($r = 0.253, 0.144$)
6. อายุ ระดับชั้นปีที่ศึกษาและความรู้เรื่องกฎหมายจราจรตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกมีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างไม่มีนัยสำคัญทางสถิติ ($r = -0.161, -0.061, -0.081$)
7. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในด้านการปฏิบัติตามกฎจราจรในระดับค่อนข้างสูง ($r = 0.713$) และจะส่งผลต่อการเปลี่ยนแปลงของพฤติกรรมการ

ป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับปริญญาตรี คณะศึกษาศาสตร์ สถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตชลบุรี ร้อยละ 50.80 โดยตัวแปรมีน้ำหนักในการพยากรณ์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ได้แก่ การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์

คำสำคัญ : พฤติกรรมการป้องกัน, อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์

ABSTRACT

The purposes of this research were 1) to study the accident prevention behaviors in motorcycle riding of student majoring physical education in the Faculty of Education, Institute of Physical Education: Chonburi campus, 2) to study the knowledge of traffic regulations with accidental preventive behaviors and 3) study factors influencing accident prevention behaviors in motorcycle riding by selected undergraduates. The sample population consisted of 260 undergraduates at the Institute of Physical Education, Chonburi Campus, all of whom could ride motorcycles. The percentage, arithmetic mean, standard deviations, Pearson product moment correlation co-efficient and Linear regression analysis were calculated from the questionnaires. Statistical significance was set at the level of .05

The results of the study were as follows:

1. Accidental preventive behaviors in motorcycle riding of the students majoring physical education in the Faculty of Education, Institute of Physical Education: Chonburi campus under study was evinced at a low level.
2. The student knowledge of traffic regulations with accidental preventive behaviors was evinced at a high level.
3. Student factors-faculty, motorcycle driving license had positive relationship at low level($r = 0.301$)with the accidental preventive behaviors in motorcycle riding with statistical significance at level .05
4. Accident experience in motorcycle riding had positive relationship at moderate level($r = 0.557$)with the accidental preventive behaviors in motorcycle riding with statistical insignificance.
5. Gender and experience in motorcycle riding had positive relationship at low level ($r = 0.253, 0.144$) with the accidental preventive behaviors in motorcycle riding with statistical insignificance.
6. Characteristics of age, year of study, and knowledge of traffic regulations had negative relationship with the accidental preventive behaviors in motorcycle riding with statistical insignificance.($r = -0.161, -0.061, -0.081$)
7. The factors of motorcycle driving license had positive relationship at high level($r = 0.713$) with accidental preventive behaviors in motorcycle riding of the students majoring physical education in the Faculty of Education, Institute of Physical Education: Chonburi campus. Under study were predictive

of accidental preventive behaviors in motorcycle riding on the part of the students under investigation at 50.80 percent and at the statistical significant at level 0.05

Keywords : accident prevention behaviors, Motorcycle Accident

บทนำ

อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เป็นสาเหตุการตายจากโรคไม่ติดต่อซึ่งเกิดจากพฤติกรรมกรรมการดำรงชีวิตที่ไม่ถูกต้อง ทำให้เกิดการเจ็บป่วยและตายอย่างมาก การตายจากอุบัติเหตุเป็นสาเหตุของการตายอันดับที่ 2 ของประชากร ผู้ที่อยู่ในกลุ่มอายุ 18 - 24 ปี คือ ร้อยละ 4.9 จะเป็นกลุ่มอายุที่มีสัดส่วนของผู้ประสบอุบัติเหตุมากที่สุด รองลงมาเป็นกลุ่มอายุ 25 - 34 ปี ร้อยละ 3.6 (สำนักงานสถิติแห่งชาติ, ผลการสำรวจความปลอดภัยในการเดินทางทางถนน, สืบค้นเมื่อ 12 มกราคม 2558) และอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เกิดในเพศชายมากกว่าเพศหญิงถึง 3 เท่า ส่วนใหญ่เป็นกลุ่มอายุ 15-24 ปี จะเห็นได้ว่ากลุ่มวัยรุ่นเป็นกลุ่มที่มีอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์สูง ซึ่งวัยนี้เป็นวัยที่กำลังศึกษาในโรงเรียน และสถาบันการศึกษา เป็นที่น่าสังเกตว่า กลุ่มวัยรุ่นในสถานศึกษาเป็นกลุ่มที่มีโอกาสได้เรียนรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์จากการเรียนการสอนของสถาบัน อีกทั้งยังต้องผ่านกระบวนการทดสอบจากกรมการขนส่งทางบก เพื่อให้ได้รับใบอนุญาตขับขี่ รถจักรยานยนต์ แต่บุคคลกลุ่มนี้ก็กลับเป็นกลุ่มที่ประสบอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เป็นจำนวนมาก ดังนั้นเมื่อเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ มักได้รับความรุนแรงเนื่องจากมีความเสี่ยงสูง ร่างกายกระทบกับพื้นโดยตรง เกิดการบาดเจ็บรุนแรง โดยเฉพาะส่วนของศีรษะ เพราะรถจักรยานยนต์ไม่มีตัวถังหุ้มเป็นเกราะป้องกันอยู่ภายนอกเช่นเดียวกับรถยนต์ การทรงตัวไม่ดี ต้องใช้วิธีวะแซน ขา บังคับตลอดเวลา ทำให้เกิดความพิการแขนขา สมอ หรือเสียชีวิต ไม่สามารถเรียนหนังสือได้ตามปกติ และเกิดปัญหาสังคมและเศรษฐกิจตามมา ทำให้ประเทศไทยต้องสูญเสียทรัพยากรอันมีค่า และกำลังอันสำคัญของประเทศในอนาคต

สถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตชลบุรี เป็นสถาบันการศึกษาที่อยู่ติดถนนสุขุมวิท ซึ่งเป็นถนนหลักและเป็นถนนใหญ่ในการเข้าสู่ตัวเมืองชลบุรี และสถาบันอยู่ใกล้กับนิคมอุตสาหกรรมอมตะนคร จึงมีการจราจรที่หนาแน่นทั้งรถจักรยานยนต์ รถยนต์ส่วนบุคคล และรถรับ-ส่งพนักงาน เป็นต้น นอกจากนี้ บริเวณสถานที่ของสถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตชลบุรี มีเนื้อที่กว้างเกือบ 200 ไร่ มีอาคารเรียน โรงยิมกีฬา สนามกีฬา สระว่ายน้ำ หอพัก ที่กระจายตัวอยู่ห่างกัน ด้วยเหตุนี้ ทำให้นักศึกษาส่วนใหญ่ร้อยละ 90 ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทาง เนื่องจากสะดวก มีความคล่องตัว รวดเร็ว สามารถจัดซื้อได้ง่าย ดังนั้น นักศึกษาจึงเป็นกลุ่มที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเป็นอย่างมาก ที่จะมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้ตลอดเวลา

จากการเก็บข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุของกลุ่มนักศึกษาที่ได้รับอุบัติเหตุในสถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตชลบุรี ตั้งแต่ เดือนมกราคม - ธันวาคม 2557 พบว่า มีผู้เข้ารับการรักษาจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ มีผู้บาดเจ็บจำนวน 284 คน ส่วนใหญ่เป็นนักศึกษาเพศชาย สาเหตุเกิดจากมีนักศึกษามีพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้งี่ขับขี่และซ้อนท้ายรถจักรยานยนต์ การไม่เคารพกฎจราจร เช่น การขับรถย้อนวงเวียน การขับรถย้อนศร การขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่สนใจผู้อื่น การไม่เข้าใจระบบจราจรเมื่อเข้าวงเวียน ว่ารถทาง

ใดควรไปก่อนรพทางด้านใดควรหยุดหรือชะลอ และนักศึกษาไม่เปิดสัญญาณไฟเขียว (ข้อมูลห้องพยาบาล สถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตชลบุรี, 2557)

จากเหตุผลดังกล่าวข้างต้น ทำให้ผู้วิจัยได้เล็งเห็นถึงความสำคัญของการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนหรืออุบัติเหตุจราจร จึงสนใจที่จะศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของนักศึกษาระดับปริญญาตรี คณะศึกษาศาสตร์ สถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตชลบุรี เพื่อผลที่ได้จากการศึกษาวิจัยจะได้เป็นประโยชน์กับผู้บริหารและบุคลากร ตลอดจนเจ้าหน้าที่ที่เกี่ยวข้องได้ใช้เป็นแนวทางการป้องกันปัญหาอุบัติเหตุจราจรได้ในอนาคต ตลอดจนเป็นแนวทางในการจัดการศึกษาโครงการต่างๆ เพื่อเสริมสร้างพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของนักศึกษาสถาบันการพลศึกษาต่อไป

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของนักศึกษาระดับปริญญาตรี คณะศึกษาศาสตร์ สถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตชลบุรี
2. เพื่อศึกษาด้านความรู้เรื่องกฎจราจรกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา ของนักศึกษาระดับปริญญาตรี คณะศึกษาศาสตร์ สถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตชลบุรี
3. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของนักศึกษาระดับปริญญาตรี คณะศึกษาศาสตร์ สถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตชลบุรี

วิธีการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้นำแนวคิดทฤษฎีและผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้องมาใช้เป็นแนวทางในการศึกษาวิจัย โดยกำหนดวิธีดำเนินการวิจัยตามขั้นตอนต่างๆ ดังต่อไปนี้ 1) การกำหนดกลุ่มประชากรและเลือกกลุ่มตัวอย่าง 2) เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย 3) วิธีการสร้างเครื่องมือ 4) การเก็บรวบรวมข้อมูล และ 5) การวิเคราะห์ข้อมูล

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ นักศึกษาระดับปริญญาตรี คณะศึกษาศาสตร์ ชั้นปีที่ 1- 4 สถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตชลบุรี ที่กำลังศึกษาอยู่ในภาคปลาย ประจำปีการศึกษา 2557 จำนวนทั้งหมด 565 คน

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ เป็นนักศึกษาระดับปริญญาตรี คณะศึกษาศาสตร์ สถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตชลบุรี ทั้งเพศชายและเพศหญิงและเป็นผู้ที่เคยขับขี่รถจักรยานยนต์ กำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้การประมาณขนาดกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งได้มาจากการคำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรของ R.V.Krejcie and D.W.Morgan (อ้างถึงใน ธาณินทร์ ศิลป์จารุ, 2555) ที่ระดับความเชื่อมั่นร้อยละ 95 สำหรับความคลาดเคลื่อนร้อยละ 5 และใช้การสุ่มตัวอย่างแบบแบ่งชั้น (Stratified Random Sampling) ตามสัดส่วนประชากร ได้ขนาดกลุ่มตัวอย่างจำนวน 234 คน ดังนั้น ในการศึกษานี้ผู้วิจัยได้เพิ่มเป็น 260 คน เพื่อให้ขนาดกลุ่มตัวอย่างเป็นตัวแทนของกลุ่มประชากรที่ดียิ่งขึ้น และป้องกันความไม่สมบูรณ์ของข้อมูล

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูล เป็นแบบสอบถาม แบ่งออกเป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยส่วนบุคคล ข้อมูลด้านคุณลักษณะประชากรของนักศึกษาระดับปริญญาตรี ประกอบด้วยคำถามเกี่ยวกับ เพศ อายุ ระดับชั้นปีที่ศึกษา ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวนครั้งของการเกิดอุบัติเหตุตั้งแต่เริ่มขับขี่รถจักรยานยนต์จนถึงปัจจุบัน ผลกระทบจากการเกิดอุบัติเหตุ และการมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ลักษณะแบบสอบถามเป็นแบบสำรวจรายการ (Check list)

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับปัจจัยด้านความรู้เรื่องการใช้กฎจราจรตามกฎหมายจราจรตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกประกอบด้วยคำถามด้านบวกและด้านลบ ลักษณะคำถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) แบ่งออกเป็น 3 ระดับ

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์แบ่งเป็น 3 ด้าน ได้แก่ 1) ด้านการระมัดระวังในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 2) ด้านการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ก่อนขับขี่ 3) ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจรเป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประกอบด้วยข้อคำถามด้านบวก และด้านลบ คำถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating Scale) มีค่าความเชื่อมั่น 0.95

การเก็บรวบรวมข้อมูล

1) ผู้วิจัยเข้าพบอาจารย์ผู้สอนหรืออาจารย์ประจำชั้น เพื่อขออนุญาตพร้อมชี้แจงรายละเอียดและขอเวลาในการเก็บรวบรวมข้อมูลกับนักศึกษาคณะศึกษาศาสตร์ ที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง

2) ผู้วิจัยแจกแบบสอบถามให้กับนักศึกษาคณะศึกษาศาสตร์ ที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง ชั้นปีที่ 1-4 จำนวน 260 ชุด ตามสัดส่วนของกลุ่มตัวอย่าง โดยให้กลุ่มตัวอย่างตอบแบบสอบถามด้วยตนเอง

การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณจากแบบสอบถามในการวิจัยครั้งนี้ใช้การวิเคราะห์ข้อมูลจากโปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ SPSS ซึ่งใช้สถิติ ดังนี้

1. วิเคราะห์ข้อมูลปัจจัยส่วนบุคคล พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และระดับความรู้เรื่องกฎจราจรในแต่ละข้อ รายด้านและโดยรวม ใช้สถิติค่าความถี่ ค่าร้อยละ (Percent) ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

2. การวิเคราะห์หาความสัมพันธ์ ระหว่าง 2 ตัวแปร คือ ตัวแปรพยากรณ์ กับตัวแปรเกณฑ์ คือปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยด้านความรู้เรื่องกฎจราจร ปัจจัยด้านการรับรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุ กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยใช้ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ของเพียร์สัน (Pearson Product Moment Correlation Coefficient)

3. การวิเคราะห์ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาคณะศึกษาศาสตร์ สถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตชลบุรี โดยใช้สูตรค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ถดถอยพหุคูณ (Multiple Regression Analysis)

ผลการวิจัย

ผลการวิเคราะห์ระดับพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักศึกษาระดับปริญญาตรี คณะศึกษาศาสตร์ สถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตชลบุรี ดังรายละเอียดในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและการแปลผลระดับพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักศึกษาระดับปริญญาตรี คณะศึกษาศาสตร์ สถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตชลบุรี จำแนกเป็นรายด้าน

พฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจร	\bar{X}	S.D.	ระดับการปฏิบัติ
ด้านการระมัดระวังในการขับขี่รถจักรยานยนต์	2.07	0.94	น้อย
ด้านการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์	2.04	0.90	น้อย
ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร	2.12	0.95	น้อย
รวม	2.07	0.93	น้อย

จากตารางที่ 1 พบว่า พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่างโดยรวมมีระดับการปฏิบัติอยู่ในระดับน้อย ($\bar{X} = 2.07$, S.D. = 0.93) เมื่อพิจารณารายด้านพบว่า ทั้ง 3 ด้าน มีระดับการปฏิบัติอยู่ในระดับน้อยทุกด้าน

ผลการวิเคราะห์ระดับความรู้เรื่องกฎจราจรกับพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับปริญญาตรี คณะศึกษาศาสตร์ สถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตชลบุรี พบว่าระดับความรู้เกี่ยวกับการใช้กฎจราจรของนักศึกษาระดับปริญญาตรี คณะศึกษาศาสตร์ สถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตชลบุรี โดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 70.15 ที่ตอบคำถามถูกต้อง ข้อคำถามที่กลุ่มตัวอย่างตอบถูกมากที่สุดคือ การขับขี่รถจักรยานยนต์ควรขับห่างจากรถคันข้างหน้าให้มีระยะห่างพอสมควรสามารถหยุดรถได้โดยปลอดภัย และข้อคำถาม ทางโค้ง การจราจรคับคั่ง ทางแยก ทางร่วม ถนนลื่นมีน้ำขังผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ควรลดความเร็วและใช้เกียร์ต่ำ จำนวน 216 คนคิดเป็นร้อยละ 86.06 รองลงมาคือรถจักรยานยนต์ที่นำมาใช้ขับขี่ในทางต้องมีไฟเลี้ยว โคมไฟหน้า ไฟท้าย ไฟเบรก แตร และเบรกมือครบจำนวน 215 คน คิดเป็นร้อยละ 85.66 ส่วนข้อคำถามที่ตอบถูกน้อยที่สุดคือ การขับรถเมื่อเข้าใกล้ทางแยกทางข้ามเส้นทางให้รถหยุด และวงเวียนควรให้รถทางโทไปก่อนจำนวน 55 คน คิดเป็นร้อยละ 21.91ตามลำดับ

ความสัมพันธ์ระหว่างชุดตัวแปรพยากรณ์ ได้แก่ ปัจจัยด้านประชากร ความรู้ เรื่องกฎหมายจราจรตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก กับตัวแปรเกณฑ์ ได้แก่ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับปริญญาตรี คณะศึกษาศาสตร์ สถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตชลบุรี ปรากฏในตารางที่ 2 ดังนี้

ตารางที่ 2 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ภายในระหว่างตัวแปรพยากรณ์ (X) และตัวแปรเกณฑ์ (y)

	อายุ	เพศ	ระดับชั้นปี	ประสบการณ์ในการขับขี่	ประสบการณ์เกิดอุบัติเหตุ	มีใบขับขี่รถจักรยานยนต์	ความรู้เรื่องกฎหมาย	
	X ₁	X ₂	X ₃	X ₄	X ₅	X ₆	X ₇	y
X ₁	-	-.145	.775**	.204**	.078	-.117	.153	-.161
X ₂		-	-.086	-.097	-.033	.250**	-.184	.253
X ₃			-	.139*	.093	-.188**	.000	-.061
X ₄				-	.153*	-.072	.329	.144
X ₅					-	-.044	-.204	.557
X ₆						-	-.285	.301*
X ₇							-	-.081
y								-

** มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

* มีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 2 พบว่า การมีใบขับขี่รถจักรยานยนต์ (X₆) มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ (Y) อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 โดยมีความสัมพันธ์ในระดับน้อย (r = 0.301) ส่วนประสบการณ์เกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ (X₅) มีความสัมพันธ์ทางบวกในระดับปานกลาง (r = 0.557) เพศ (X₂) และประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ (X₄) มีความสัมพันธ์ทางบวกในระดับน้อย (r = 0.253, 0.144) อายุ (X₁) ระดับชั้นปีที่ศึกษา (X₃) และความรู้เรื่องกฎหมายจราจรตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก (X₇) มีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ (y) (r = -0.161, -0.061, -0.081)

สรุปและอภิปรายผล

1. ระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในด้านการปฏิบัติตามกฎจราจรตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกของนักศึกษาระดับปริญญาตรี คณะศึกษาศาสตร์ สถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตชลบุรีโดยรวมมีระดับการปฏิบัติอยู่ในระดับน้อย ($\bar{X} = 2.07$) เมื่อพิจารณารายด้าน ได้แก่ 1) ด้านการระมัดระวังในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 2) ด้านการตรวจสภาพรถจักรยานยนต์และ 3) ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจรพบว่า ทั้ง 3 ด้าน มีระดับการปฏิบัติอยู่ในระดับน้อยทุกด้าน ($\bar{X} = 2.07, 2.04, 2.12$) ทั้งนี้ อาจเป็นเพราะ

นักศึกษากลุ่มตัวอย่างกำลังอยู่ในช่วงอายุของวัยรุ่น ($\bar{X} = 21.27$) ซึ่งโดยปกติของวัยรุ่นมักจะชอบความสนุกสนาน ผาดโผน ต้องการเป็นที่ยอมรับของกลุ่มและจะมีพฤติกรรมการเลียนแบบจากกลุ่มเพื่อนโดยไม่ได้คำนึงถึงความถูกต้องหรือความปลอดภัย สอดคล้องกับกระทรวงสาธารณสุข (2555) กล่าวว่า อุบัติเหตุจราจรมักเกิดในกลุ่มอายุ 15-24 ปี กลุ่มวัยรุ่นเป็นกลุ่มที่มีอัตราการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรสูง ซึ่งวัยรุ่นเป็นวัยที่กำลังศึกษาในโรงเรียน และสถาบันการศึกษา ทั้งนี้อาจเป็นเพราะวัยรุ่นเป็นวัยที่อยู่ในช่วงหัวเลี้ยวหัวต่อของชีวิตที่มีการเปลี่ยนแปลงจากเด็กเป็นผู้ใหญ่เป็นวัยที่รักสนุก คึกคะนอง และชอบขับซิ่งรถจักรยานยนต์ผาดโผน เมื่อเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ มักได้รับบาดเจ็บความรุนแรง หรือเสียชีวิต

2. ระดับความรู้เรื่องกฎหมายจราจรตามกฎหมายจราจรตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกของนักศึกษาระดับปริญญาตรี คณะศึกษาศาสตร์ สถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตชลบุรีโดยภาพรวมอยู่ในระดับมาก คิดเป็นร้อยละ 70.15 ที่ตอบคำถามถูกต้อง แสดงว่านักศึกษามีความรู้เรื่องกฎหมายจราจรตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกดีพอสมควรข้อคำถามที่กลุ่มตัวอย่างตอบถูกมากที่สุดคือการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ควรขับห่างจากรถคันข้างหน้าให้มีระยะห่างพอสมควรสามารถหยุดรถได้โดยปลอดภัย และข้อคำถาม ทางโค้ง การจราจรคับคั่ง ทางแยก ทางร่วม ถนนลื่นมีน้ำขังผู้ขับซิ่งรถจักรยานยนต์ ควรลดความเร็วและใช้เกียร์ต่ำคิดเป็นร้อยละ 86.06 ที่ตอบคำถามถูกต้อง รองลงมาคือรถจักรยานยนต์ที่นำมาใช้ขับซิ่งในทางต้องมีไฟเลี้ยว โคมไฟหน้า ไฟท้าย ไฟเบรก แตร และเบรกมือครบคิดเป็นร้อยละ 85.66 ส่วนข้อคำถามที่ตอบถูกน้อยที่สุดคือการขับรถเมื่อเข้าใกล้ทางแยกทางข้ามเส้นทางให้หยุด และวงเวียนควรให้รถทางโทไปก่อนคิดเป็นร้อยละ 21.91 ซึ่งเป็นข้อคำถามที่นักศึกษาตอบคำถามผิดมากที่สุดแสดงว่านักศึกษายังขาดความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรตามพระราชบัญญัติจราจรทางบกเฉพาะบางข้อ หรือนักศึกษาอาจไม่ให้ความสนใจในการปฏิบัติตามกฎหมายเท่าที่ควร สอดคล้องกับอภิลิสา จันทร์เรือง (2545) พบว่านักศึกษายังมีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายไม่ดีพอเท่าที่ควร ทั้งนี้อาจเนื่องมาจากข้อมูลเกี่ยวกับกฎหมายบางอย่างไม่แพร่หลายในสถานศึกษา และหน่วยงานที่รับผิดชอบอาจมีการประชาสัมพันธ์และให้ความรู้แก่นักศึกษาในเรื่องของกฎหมายยังไม่เพียงพอ ประกอบกับนักศึกษาอาจไม่ให้ความสนใจเท่าที่ควร

3. การวิเคราะห์ปัจจัยที่สามารถทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับปริญญาตรี คณะศึกษาศาสตร์ สถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตชลบุรี ได้แก่ ปัจจัยส่วนบุคคล การมีใบอนุญาตขับซิ่งรถจักรยานยนต์ ความรู้เรื่องกฎหมายจราจรตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก กับตัวแปรเกณฑ์ ได้แก่ พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของนักศึกษา ผลการศึกษาพบว่าการมีใบอนุญาตขับซิ่งรถจักรยานยนต์ สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาได้ร้อยละ 50.80 ซึ่งอธิบายได้ดังนี้

ผลการวิเคราะห์การถดถอยพหุคูณ พบว่า การมีใบขับซิ่งรถจักรยานยนต์ เป็นตัวแปรที่ได้รับการคัดเลือกเข้าสมการ ซึ่งอธิบายได้ว่า การมีใบขับซิ่งรถจักรยานยนต์ มีผลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของนักศึกษา และจากผลการศึกษา พบว่า การมีใบขับซิ่งรถจักรยานยนต์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์กันทางบวก ($r = 0.301$) หมายถึง นักศึกษาที่มีใบขับซิ่งรถจักรยานยนต์ย่อมมีแนวโน้มที่จะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์สูงตามไปด้วย แสดงว่า นักศึกษาที่มีใบขับซิ่งรถจักรยานยนต์เป็นผู้ที่ผ่านการอบรมให้ความรู้เพื่อขอรับใบขับซิ่งตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก ซึ่งจะต้องผ่านขั้นตอนต่างๆ ทั้งการทดสอบสมรรถภาพร่างกาย การอบรมความรู้

เรื่องกฎจราจร การขับซิ่งรถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย การทดสอบข้อเขียน และการทดสอบขับซิ่งรถจักรยานยนต์ ทำให้มีพฤติกรรมกำบังกันอุบัติเหตุภัยจากรถจักรยานยนต์สูง สอดคล้องกับอภิลักขิต จันทรเรือง (2545) พบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมกำบังกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษา ได้แก่ ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมกำบังกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ได้ร้อยละ 34.3 และสอดคล้องกับการศึกษาของ เสริมสิทธิ์ สร้อยสอดศรี (2548 อ้างถึงในภัทรพล อาจเมือง, 2552) พบว่า ทักษะคิดในการกำบังกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา แตกต่างกันตามการมีใบอนุญาตการขับซิ่งรถจักรยานยนต์

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะจากการวิจัย

1. สถาบันการศึกษาควรจัดโครงการเพื่อเพิ่มทักษะการขับซิ่งรถอย่างปลอดภัย โดยเน้นในกลุ่มของนักศึกษาที่ขับซิ่งรถจักรยานยนต์เป็นยานพาหนะทั้งนี้ ฝ่ายกิจการนักศึกษา คณาจารย์ และฝ่ายต่างๆ ที่เกี่ยวข้องควรร่วมมือกันในการจัดกิจกรรมต่างๆ ได้แก่ การรณรงค์ การประชาสัมพันธ์ การฝึกอบรมเชิงปฏิบัติการ การใช้กระบวนการกลุ่มเช่นพี่ช่วยน้อง เพื่อนช่วยเพื่อนหรือให้บุคคลต้นแบบที่เป็นตัวอย่างที่ดีเป็นต้น
2. คณะศึกษาศาสตร์ควรจัดรณรงค์ประชาสัมพันธ์ด้วยสื่อต่างๆ เช่น ป้ายประชาสัมพันธ์ สื่อสังคมออนไลน์ เสียงตามสาย เป็นต้น และทำความร่วมมือกับสถาบันพลการศึกษาส่วนกลางและคณะต่างๆ ภายในวิทยาเขต เพื่อให้มีความรู้เกี่ยวกับพฤติกรรมกำบังกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ที่ถูกต้องสำหรับป้องกันอุบัติเหตุภัย
3. ควรเข้มงวดกวดขันและกล่าวตักเตือนนักศึกษาที่มีพฤติกรรมกำบังกันอุบัติเหตุภัยที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุภัย และมีมาตรการลงโทษนักศึกษาที่มีพฤติกรรมกำบังกันอุบัติเหตุภัยที่ไม่ถูกต้องอยู่บ่อยครั้ง
5. ควรสร้างความเข้าใจที่ถูกต้องแก่นักศึกษาเกี่ยวกับความจำเป็นที่จะต้องปฏิบัติตามกฎจราจรในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ เพราะการมีใบอนุญาตขับซิ่งรถจักรยานยนต์นั้น ไม่ได้มีไว้เพื่อป้องกันตำรวจตรวจจับแต่เป็นการสร้างคุณสมบัติที่เหมาะสมในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ โดยได้รับการรับรองว่าเป็นผู้ที่ผ่านการทดสอบแล้วว่ามี ความรู้ความสามารถและมีพฤติกรรมที่เหมาะสมในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ที่ถูกต้องตามกฎหมายจราจร

ข้อเสนอแนะในการวิจัยครั้งต่อไป

1. ควรทำการวิจัยเกี่ยวกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุภัยจากรถจักรยานยนต์ในรูปแบบอื่น เช่น การศึกษาในเชิงคุณภาพเพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลในเชิงลึกให้มากขึ้น เนื่องจากนวัตกรรมทางเทคโนโลยีที่ก้าวหน้าของรถจักรยานยนต์รุ่นใหม่ สามารถทำให้รถจักรยานยนต์มีความแข็งแรงและเร็วมากขึ้น จึงอาจจะมีผลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุภัยจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาหรือวัยรุ่น จึงจำเป็นต้องอาศัยการศึกษาและการเก็บรวบรวมข้อมูลในเชิงลึก
2. ควรมีการศึกษาวิจัยในรูปแบบของการทดลองโดยพัฒนาโปรแกรมที่ใช้หลักการทางการศึกษาหรือทฤษฎีทางจิตวิทยาเพื่อสร้างจิตสำนึกของผู้ขับซิ่งรถจักรยานยนต์ ในการรับผิดชอบต่อตนเองครอบครัวและสังคม เพื่อเป็นการส่งเสริมพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุภัยจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาหรือวัยรุ่น

เอกสารอ้างอิง

- กระทรวงสาธารณสุข. (2555). การป้องกันอุบัติเหตุจราจร. พิมพ์ครั้งที่ 2. กรุงเทพฯ : สถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุและสาธารณสุข กรมการแพทย์ กระทรวงสาธารณสุข.
- ภัทรพล อาจเมือง. (2552). ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกัน อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน มัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดร้อยเอ็ด.วิทยานิพนธ์มหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี.
- สถาบันการพลศึกษา วิทยาเขตชลบุรี. (2557). เอกสารข้อมูลห้องพยาบาลสถาบันการพลศึกษาวิทยาเขตชลบุรี.
- อลิสา จันทร์เรือง. (2545). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคจังหวัดสุพรรณบุรี. วิทยานิพนธ์ปริญญา
คหกรรมศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาจิตวิทยาชุมชน, มหาวิทยาลัยศิลปากร.