



พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักศึกษา สาขาวิชาสาธารณสุขชุมชน มหาวิทยาลัยหาดใหญ่

Behaviors of Safe Motorcycle Riding among Student of Community Public Health Department, Hatyai University

ชนิษฐา ยอดไทร^{1*}, ยัสมี สาแม้ง², รุสมาลีน สอหมาน³, อามีเนาะ ตาสา⁴ และ อติศักดิ์ หวานใจ⁵
Khanittha Yottrai^{1*}, Yasmee Sameag², Rusmaleen Soman³, Ameenoh Tasa⁴ and
Adisak Wanchai⁵

^{1,5} อาจารย์, หลักสูตรสาธารณสุขศาสตรบัณฑิต, สาขาสาธารณสุขชุมชน, คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี, มหาวิทยาลัยหาดใหญ่

^{1,5} Lecturer, Bachelor of Public Health Program in Community Public Health, Faculty of Science and Technology, Hatyai University.

^{2,3,4} นักศึกษาระดับปริญญาตรี, หลักสูตรสาธารณสุขศาสตรบัณฑิต, สาขาสาธารณสุขชุมชน, คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี, มหาวิทยาลัยหาดใหญ่

^{2,3,4} Undergraduate student, Bachelor of Public Health Program in Community Public Health, Faculty of Science and Technology, Hatyai University.

*Corresponding author, E-mail: khanittha@hu.ac.th

บทคัดย่อ

การวิจัยในครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ เพื่อศึกษาความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย และเพื่อเปรียบเทียบลักษณะส่วนบุคคลและความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ในการขับขี่รถจักรยานยนต์กับพฤติกรรมของนักศึกษาสาขาวิชาสาธารณสุขชุมชน มหาวิทยาลัยหาดใหญ่ กลุ่มตัวอย่างคือ นักศึกษาสาขาวิชาสาธารณสุขชุมชน มหาวิทยาลัยหาดใหญ่ จำนวน 158 คน ภาคการศึกษาที่ 1 ปีการศึกษา 2566 เก็บรวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถาม วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติ Paired t-test สถิติ One-way ANOVA และสถิติ Chi-square ผลการวิจัยพบว่า นักศึกษามีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยอยู่ในระดับสูง (ร้อยละ 92.4) มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยอยู่ในระดับปานกลาง (ร้อยละ 57.0) การเปรียบเทียบข้อมูลส่วนบุคคลกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักศึกษา พบว่า ข้อมูลส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน การมีใบอนุญาตขับขี่ ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ ประวัติการได้รับอุบัติเหตุ และระยะทางในการเดินทางที่แตกต่างกัน ส่งผลให้มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยที่ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 และการเปรียบเทียบความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักศึกษา พบว่า นักศึกษามีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรในการขับขี่



รถจักรยานยนต์ที่แตกต่างกันส่งผลให้มีพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยที่ไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

คำสำคัญ: พฤติกรรมความปลอดภัย, พฤติกรรมขับขี่, ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร

Abstract

This research is a quantitative study aimed to investigating the knowledge of traffic rules, safe motorcycle riding behaviors, and comparing personal characteristics and knowledge of traffic rules in relation to motorcycle riding behaviors among student of community public health department, Hatyai university. The sample was 158 persons Community Public Health students from Hatyai University in the first semester of the 2566 academic year. Data were collected using the questionnaire, Data analysis was done using Paired t-test statistics, One-way ANOVA statistics, and Chi-square test. The research results showed that students had a high level of knowledge about traffic laws related to safe motorcycle riding (92.4%), a moderate level of safe motorcycle riding behaviors (57.0%), The comparing of personal characteristics with safe motorcycle riding behaviors among students revealed that personal characteristics, including gender, age, average monthly income, possession of a driving license, motorcycle riding experience, accident history, and different travel distances, did not result in statistically significant differences in safe motorcycle riding behaviors at the 0.05 significance level, and the comparing of knowledge about traffic laws with safe motorcycle riding behaviors among students showed that differences in students is knowledge about motorcycle riding traffic laws did not result in statistically significant differences in safe motorcycle riding behaviors at the 0.05 significance level.

Keywords: Safety behaviors, Driving behaviors, Knowledge of traffic laws

บทนำ

อุบัติเหตุจากการจราจรทางบกนับเป็นปัญหาสาธารณสุขสำคัญ ที่ส่งผลกระทบอย่างกว้างขวางต่อสังคมไทย ทั้งในแง่ของการสูญเสียชีวิต ภาระทางเศรษฐกิจ และความมั่นคงด้านสาธารณสุข แม้ว่าจะมีมาตรการด้านความปลอดภัยจราจรอยู่แล้ว แต่จำนวนผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บยังคงเพิ่มขึ้นทุกปี ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าปัญหานี้ยังไม่ได้มีการแก้ไขอย่างมีประสิทธิภาพ พบว่า ผู้ที่มีอายุระหว่าง 36 - 60 ปี เป็นกลุ่มที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงสุด ร้อยละ 38.53 รองลงมา คือ กลุ่มอายุ 25 - 35 ปี ร้อยละ 21.60 การสูญเสียบุคคลในช่วงวัยทำงานส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจ ครอบครัว และแรงงานของประเทศ จากรายงานของ



องค์การอนามัยโลก พบว่า ประเทศไทยเป็น 1 ใน 10 ประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงสุดจากอุบัติเหตุจราจรทางบก โดยติดอันดับที่ 1 ของเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ และอยู่อันดับที่ 8 ของโลก ในด้านอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน โดยในปี 2566 พบว่า มีผู้เสียชีวิตบนท้องถนน จำนวน 11,508 คน ทั้งนี้ สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางถนนมาจากรถจักรยานยนต์มากที่สุดถึงร้อยละ 80 และมีอัตราการเสียชีวิตสูงสุดเมื่อเทียบกับยานพาหนะประเภทอื่น ๆ โดยการบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรเป็นสาเหตุการป่วยและเสียชีวิตอันดับต้น ๆ ของประชากรไทย นอกจากนี้ข้อมูลของศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน ระหว่างปี 2564 - 2565 พบว่า มีผู้ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 883,337 ราย และ 926,866 ราย ตามลำดับ และจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุในช่วงเวลาเดียวกันมี 13,622 ราย ในปี 2564 และ 15,012 ราย ในปี 2565 โดยสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนส่วนใหญ่มาจากรถจักรยานยนต์ ร้อยละ 89.36 ในปี 2564 และร้อยละ 89.60 ในปี 2565 (ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน, 2566) สำหรับการเกิดอุบัติเหตุบนถนนอาจมีสาเหตุปัจจัยหลายด้านตามที่ รัชชชัย เอกสันติ, กมลทิพย์ ลมไธสง, นิศารัตน์ มุลกระโทก, อนุสา ชินราช และ ศิริกัญญา ฤทธิ์แปลก (2564) ได้กล่าวถึง ได้แก่ ปัจจัยด้านบุคคล เช่น คนจำนวนขาดความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร การเป็นนักขับมือใหม่ที่ยังไม่มีทักษะขับขี่และไม่มีใบอนุญาตขับขี่ การมีพฤติกรรมขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย การมีพฤติกรรมเมาแล้วขับ การไม่สามารถบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวดเพื่อควบคุมพฤติกรรมผู้ขับขี่ได้อย่างมีประสิทธิภาพกับกลุ่มเด็กและเยาวชนได้อย่างจริงจัง ทำให้เด็กและเยาวชนยังคงมีพฤติกรรมขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย นอกจากนี้ ปัจจัยด้านยานพาหนะ เช่น เครื่องยนต์บกพร่อง ขาดการบำรุงรักษา ยานพาหนะไม่ได้มาตรฐาน สภาพยางแตกหรือไม่มีดอกยาง รวมถึงระบบห้ามล้อที่อาจมีปัญหา เช่น เบรกแตก (นิภา เสียงสืงชาติ, 2549) และปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม เช่น ไฟส่องสว่างไม่เพียงพอ เครื่องหมายสัญญาณจราจรไม่สมบูรณ์ สภาพอากาศ เช่น ฝนตก ถนนลื่น (พวงเพ็ญ อ่อนสีบุตร, 2551) ซึ่งชี้ให้เห็นว่าปัญหานี้ยังไม่ได้รับการแก้ไขอย่างมีประสิทธิภาพ

การสวมหมวกนิรภัยช่วยป้องกันการสูญเสียชีวิต และช่วยลดระดับความรุนแรงของการบาดเจ็บสำหรับผู้ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยมีโอกาสเสียชีวิตมากกว่าผู้สวมหมวกนิรภัยถึงสามเท่า (วัฒนวงศ์ รัตนวราห, 2557) การสวมหมวกนิรภัยช่วยลดการบาดเจ็บที่ศีรษะและลำคอหรือลดการสูญเสียชีวิต โดยมีกฎหมายบังคับให้สวมใส่หมวกนิรภัยทุกครั้งี่ขับขี่จักรยานยนต์

จากที่กล่าวมาข้างต้น ทำให้เห็นได้ว่าปัญหาอุบัติเหตุจราจรส่งผลทำให้ผู้คน สังคม และประเทศชาติต้องสูญเสียงบประมาณและทรัพยากรบุคคล โดยเฉพาะในกลุ่มวัยรุ่นที่กำลังศึกษาเล่าเรียนและวัยแรงงานที่เป็นกำลังสำคัญของประเทศชาติในอนาคต เนื่องจากพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นมีความสามารถในการประเมินสถานการณ์ที่เป็นอันตรายจากการจราจรอยู่ในระดับต่ำ แต่มีการประเมินทักษะในการขับขี่ของตนเองไว้สูง ทำให้มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรสูง อีกทั้งผลการศึกษาพบว่า สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุกว่าร้อยละ 95 มาจากปัจจัยด้านบุคคล โดยพฤติกรรมการขับขี่ของกลุ่มวัยรุ่น ซึ่งเป็นช่วงวัยที่กระตือรือร้น ชอบความตื่นเต้นท้าทาย จึงมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความประมาท การไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่ การดื่มของมึนเมา การฝ่าฝืนกฎจราจร และขับขี่ด้วยความเร็วสูง (กาญจน์กรรณ สุอังคะ, 2559)

อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา เป็นเมืองเศรษฐกิจ ธุรกิจภาคบริการและการท่องเที่ยว อีกทั้งยังเป็นเมืองศูนย์กลางการคมนาคมของภาคใต้ และเป็นเมืองที่มีสถานศึกษามีชื่อเสียงเป็นจำนวนมาก ไม่ว่าจะเป็นโรงเรียน สถาบันอาชีวศึกษา วิทยาลัย และมหาวิทยาลัย จึงส่งผลให้มีวัยรุ่นซึ่งเป็นกลุ่มเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์จำนวนมาก และจากการศึกษาเกี่ยวกับพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของกลุ่มนักศึกษา พบว่า ส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นหลักในการเดินทาง เนื่องจากมีความสะดวกสบาย คล่องตัวรวดเร็วและประหยัดค่าใช้จ่าย ลักษณะของการเกิดอุบัติเหตุที่พบสูงที่สุด คือ รถประเภทต่าง ๆ มาเฉี่ยวชน รองลงมา คือ การเกิดอุบัติเหตุด้วยตนเอง ชนിച്ചา ชุสุช, พนาลี ชีวักดาการ, อารมณ มีรุ่งเรือง และ จิตราวดี จิตินันทร (2557)

มหาวิทยาลัยหาดใหญ่ เป็นสถานศึกษาที่มีนักศึกษาใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการเดินทางมาศึกษาจำนวนมาก ซึ่งหากนักศึกษามีพฤติกรรมการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัยก็อาจจะเป็นการส่งเสริมให้เกิดอันตรายในการขับขี่ได้ จากข้อมูลข้างต้นชี้ให้เห็นว่า รถจักรยานยนต์เป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุ และการเสียชีวิตสูงสุดในช่วงเปิดภาคเรียน และพบว่า นักศึกษาสาขาวิชาสาธารณสุขชุมชน มหาวิทยาลัยหาดใหญ่ ส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์ในการเดินทางจากที่พักมายังมหาวิทยาลัย และใช้ในการสัญจรระหว่างอาคารเรียนต่าง ๆ จากการสืบค้นข้อมูลของมหาวิทยาลัยหาดใหญ่ พบว่า ในอดีตที่ผ่านมาเคยเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์กับนักศึกษาของมหาวิทยาลัยหาดใหญ่ ตั้งแต่บาดเจ็บเล็กน้อยจนถึงขั้นรุนแรง คือ มีอาการปวดบวมของร่างกายและมีผลกระทบต่อศีรษะ ดังนั้นผู้วิจัยจึงสนใจศึกษาพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักศึกษา สาขาวิชาสาธารณสุขชุมชน มหาวิทยาลัยหาดใหญ่ เนื่องจากเป็นนักศึกษาในสาขาวิชาด้านสุขภาพ มีบทบาทสำคัญในการส่งเสริมและรักษาสุขภาพของประชาชน ดังนั้นการตระหนักถึงความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ จึงเป็นเรื่องที่ควรให้ความสำคัญอย่างมาก ไม่เพียงแต่เพื่อความปลอดภัยของตนเอง แต่ยังเป็นตัวอย่างที่ดีให้กับสังคม และเพื่อให้ได้ทราบถึงข้อมูลเบื้องต้น นำไปสู่การหาแนวทางวางแผนและยื่นข้อเสนอแนะให้กับมหาวิทยาลัย ในการออกกฎระเบียบหรือออกนโยบายเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ในมหาวิทยาลัยหาดใหญ่ เช่น การร่วมพัฒนาระบบบังคับใช้กฎหมายจราจร การส่งเสริมความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัยบนท้องถนนผ่านการรณรงค์และการศึกษา หรือการพัฒนาหลักสูตรความปลอดภัยทางถนน การพัฒนามาตรฐานความปลอดภัยของยานพาหนะ นำไปสู่แนวทางในการลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนน และสร้างความปลอดภัยที่ยั่งยืนให้กับสังคมไทยในอนาคตต่อไป

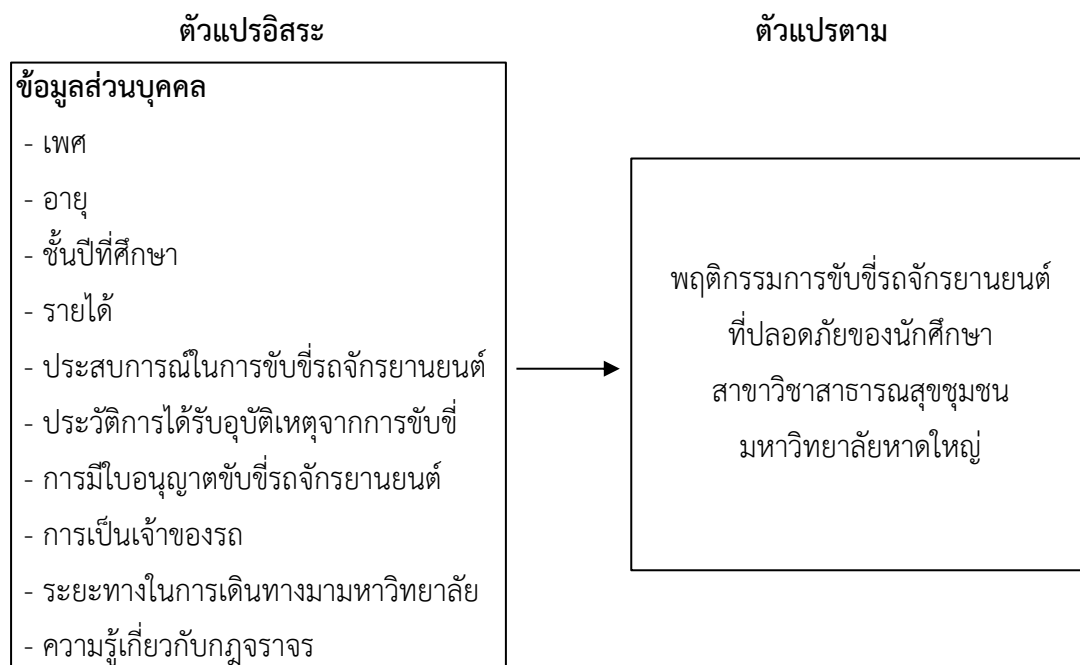
วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา สาขาวิชา
สาธารณสุขชุมชน มหาวิทยาลัยหาดใหญ่
2. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักศึกษา สาขาวิชาสาธารณสุข
ชุมชน มหาวิทยาลัยหาดใหญ่



3. เพื่อเปรียบเทียบลักษณะส่วนบุคคล และความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรในการขับขี่รถจักรยานยนต์ กับพฤติกรรมของนักศึกษาสาขาวิชาสาธารณสุขชุมชน มหาวิทยาลัยหาดใหญ่

กรอบแนวคิดการวิจัย



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดการวิจัย

วิธีดำเนินการวิจัย

รูปแบบการวิจัย

การศึกษาครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ (Quantitative Research)

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากร ที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ ได้แก่ นักศึกษาระดับปริญญาตรี สาขาวิชาสาธารณสุขชุมชน คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยหาดใหญ่ ตำบลคอหงส์ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ภาคการศึกษาที่ 1 ประจำปีการศึกษา 2566 จำนวน 262 คน

กลุ่มตัวอย่าง ที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ ได้แก่ นักศึกษาระดับปริญญาตรี สาขาวิชาสาธารณสุขชุมชน คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยหาดใหญ่ ตำบลคอหงส์ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา จำนวน 158 คน จากการคำนวณตามสูตรของ Taro Yamane กำหนดให้ค่าความคลาดเคลื่อนคือ 0.05 โดยมีเกณฑ์การคัดเลือกกลุ่มตัวอย่าง ดังนี้ เกณฑ์การคัดเข้า คือ เป็นนักศึกษาระดับปริญญาตรี สาขาวิชาสาธารณสุขชุมชน คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยหาดใหญ่ นักศึกษาที่ใช้รถจักรยานยนต์มาศึกษาในมหาวิทยาลัยหาดใหญ่ สมัครใจเข้าร่วมการวิจัย และเกณฑ์การคัดออก คือ เป็นนักศึกษาที่ไม่ใช้รถจักรยานยนต์มาศึกษาในมหาวิทยาลัยหาดใหญ่



เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลครั้งนี้เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักศึกษา ประกอบด้วย 4 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ ชั้นปีที่ศึกษา รายได้ ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ ประวัติการได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่ การมีใบอนุญาตขับขี่ การเป็นเจ้าของรถ และระยะทางในการเดินทางมามหาวิทยาลัย จำนวน 9 ข้อ เป็นข้อคำถามแบบเลือกตอบและเติมคำในช่องว่าง

ตอนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ประกอบด้วย 1) ด้านเมาไม่ขับ 2) ด้านสวมหมวกนิรภัย 3) ด้านจักรยานยนต์ปลอดภัย 4) ด้านใบอนุญาตขับขี่ 5) ด้านการใช้ความเร็วตามกำหนด โดยมีคำถามพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยตามกฎหมาย จำนวน 20 ข้อ ลักษณะคำถามแบบลิเคิร์ตสเกล (Likert Scale) 3 ระดับ โดยมีเกณฑ์การให้คะแนน ได้แก่ 3 คะแนน คือ มีการปฏิบัติเป็นประจำด้านการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย 2 คะแนน คือ มีการปฏิบัติเป็นบางครั้งด้านการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย และ 1 คะแนน คือ ไม่มีการปฏิบัติเลยด้านการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย และมีเกณฑ์การแปลผล ได้แก่ 2.34 - 3.00 คือ มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยระดับมาก 1.67 - 2.33 คือ มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยระดับปานกลาง และ 1.00 - 1.66 คือ มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยระดับน้อย

ตอนที่ 3 แบบสอบถามเกี่ยวกับความรู้ด้านกฎหมายจราจรการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 20 ข้อ เป็นข้อคำถามแบบเลือกตอบ 2 ตัวเลือก คือ ถูก และผิด โดยมีเกณฑ์การให้คะแนน ได้แก่ 1 คะแนน คือ ตอบถูก และ 0 คะแนน คือ ตอบผิด และมีเกณฑ์การแปลผล โดยอ้างอิงเกณฑ์ระดับคะแนนของ BLOOM (1971) ได้แก่ 16 - 20 คะแนน คือ มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรอยู่ในระดับสูง 12 - 15 คะแนน คือ มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรอยู่ในระดับปานกลาง และ 0 - 11 คะแนน คือ มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรอยู่ในระดับต่ำ

ตอนที่ 4 ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับแนวทางการใช้ถนนอย่างปลอดภัย โดยเป็นข้อคำถามแบบปลายเปิด

การเก็บรวบรวมและวิเคราะห์ข้อมูล

ดำเนินการเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง ระหว่างเดือนกันยายน-ตุลาคม 2566 วันจันทร์-ศุกร์ ตั้งแต่ 13.00 - 17.00 น. โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปในการประมวลผล วิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติเชิงปริมาณ เพื่อวิเคราะห์ข้อมูลส่วนบุคคล ได้แก่ ค่าเฉลี่ย ร้อยละ ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และเพื่อเปรียบเทียบลักษณะส่วนบุคคลและความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรในการขับขี่รถจักรยานยนต์กับพฤติกรรม วิเคราะห์ด้วยสถิติ Paired t-test คือ กลุ่มตัวอย่าง 1 กลุ่มโดยได้จากการสุ่มสถิติ One-way ANOVA เปรียบเทียบกลุ่มตัวอย่าง 2 กลุ่มขึ้นไป และสถิติ Chi-square ทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร 2 ตัวแปร

ผลการวิจัย

ผู้วิจัยนำเสนอผลการวิจัยตามลำดับ ดังนี้

ข้อมูลส่วนบุคคล

จากข้อมูลส่วนบุคคลของกลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ พบว่า ร้อยละ 91.8 เป็นเพศหญิง ร้อยละ 25.3 มีอายุ 19 ปี ร้อยละ 31.6 อยู่ระดับชั้นปีศึกษาปีที่ 2 ร้อยละ 53.8 รายได้เฉลี่ยต่อเดือนต่ำกว่า 5,000 บาท



ร้อยละ 30.4 มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ 4 - 6 ปี ร้อยละ 55.7 มีประวัติการได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้แก่ ร้อยละ 81 ไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ ร้อยละ 60.1 ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ และร้อยละ 57.6 ระยะทางจากที่พักมายังมหาวิทยาลัยหาดใหญ่ 1 - 5 กิโลเมตร

ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรในการขับขี่รถจักรยานยนต์

จากข้อมูลความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรในการขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นรายชื่อ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 100 ตอบถูกมากที่สุดในเรื่องการออกกฎหมาย เพื่อบังคับใช้หมวกนิรภัยช่วยสร้างความปลอดภัยให้กับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ รองลงมา ร้อยละ 99.7 เมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตชุมชนต้องลดความเร็วในการขับขี่และเมื่อเห็นสัญญาณไฟจราจรสีแดงควรหยุดรถทันที และส่วนใหญ่ร้อยละ 77.8 ตอบผิดมากที่สุดในเรื่องการสวมหมวกนิรภัยสามารถลดอุบัติเหตุได้ รองลงมา ร้อยละ 41.8 สัญลักษณ์ริมฟุตบาท ขาว-เหลือง หมายถึง ห้ามจอด (ดังตารางที่ 1)

ตารางที่ 1 แสดงจำนวน (ความถี่) และร้อยละความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรในการขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นรายชื่อ

ข้อความ	ความรู้	
	ถูก จำนวน (ร้อยละ)	ผิด จำนวน (ร้อยละ)
1. การออกกฎหมายเพื่อบังคับใช้หมวกนิรภัย ช่วยสร้างความปลอดภัย ให้กับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์	158 (100.0)	0 (0.0)
2. หมวกนิรภัยตามกฎหมายกำหนดมี 3 ประเภท คือ หมวกครึ่งใบ หมวกเต็มใบ หมวกปิดหน้า	139 (88.0)	19 (12.0)
3. การจราจร หมายถึง การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้า เป็นต้น	123 (77.8)	35 (22.2)
4. รถ หมายความว่า ยานพาหนะทุกชนิด เว้นแต่รถไฟ และรถราง	115 (72.8)	43 (27.2)
5. ห้ามรถจักรยานยนต์ หมายความว่า ห้ามรถจักรยานยนต์ผ่านเข้าไปในเขตทางที่ติดตั้งป้าย	152 (96.2)	6 (3.8)
6. ห้ามเลี้ยวซ้าย หมายความว่า ห้ามมิให้เลี้ยวรถไปทางซ้าย	151 (95.6)	7 (4.4)
7. ก่อนเลี้ยวควรให้สัญญาณไฟเลี้ยวในระยะก่อน 30 เมตร	153 (96.8)	5 (3.2)
8. สัญลักษณ์ริมฟุตบาท ขาว-เหลือง หมายถึง ห้ามจอด	92 (58.2)	66 (41.8)
9. เครื่องหมาย  หมายถึง ห้ามเข้า	139 (88.0)	19 (12.0)



ตารางที่ 1 (ต่อ)

ข้อความ	ความรู้	
	ถูก จำนวน (ร้อยละ)	ผิด จำนวน (ร้อยละ)
10. เครื่องหมาย  หมายถึง ห้ามจอด	142 (89.9)	16 (10.1)
11. การสวมหมวกนิรภัยสามารถลดอุบัติเหตุได้	35 (22.2)	123 (77.8)
12. ขณะเกิดอุบัติเหตุการสวมหมวกนิรภัยช่วยลดการบาดเจ็บได้	154 (97.5)	4 (2.5)
13. การมีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรทำให้ขับขี่ได้อย่างปลอดภัย	154 (97.5)	4 (2.5)
14. หากปฏิบัติตามกฎหมายจราจรจะช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุได้	156 (98.7)	2 (1.3)
15. การขับรถด้วยความเร็วต่ำกว่า 60 กิโลเมตร/ชั่วโมงสามารถลดการเกิดอุบัติเหตุลงได้	145 (91.8)	13 (8.2)
16. การสวมหมวกนิรภัยช่วยลดโอกาสการเสียชีวิตถึงสามเท่า	152 (96.2)	6 (3.8)
17. ผู้ขับขี่จำเป็นต้องมีใบอนุญาตขับขี่	157 (99.4)	1 (0.6)
18. ทุกคนที่ขับขี่รถจักรยานยนต์จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายจราจร	154 (97.5)	4 (2.5)
19. เมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตชุมชนต้องลดความเร็วในการขับขี่	156 (99.7)	2 (1.3)
20. เมื่อเห็นสัญญาณไฟจราจรสีแดงควรหยุดรถทันที	156 (99.7)	2 (1.3)

จากข้อมูลระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรในการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 92.4 มีความรู้ในระดับสูง และรองลงมา ร้อยละ 7.6 มีความรู้ในระดับปานกลาง (ดังตารางที่ 2)

ตารางที่ 2 ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ระดับความรู้	จำนวน	ร้อยละ
1. สูง (16 - 20 คะแนน)	146	92.4
2. ปานกลาง (12 - 15 คะแนน)	12	7.6
3. ต่ำ (0 - 11 คะแนน)	0	0.0



พฤติกรรมกำรขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

จากข้อมูลพฤติกรรมกำรขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักศึกษา สาขาวิชาสาธารณสุขชุมชน มหาวิทยาลัยหาดใหญ่เป็นรายข้อ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 70.3 มีพฤติกรรมกำรปฏิบัติเป็นบางครั้งในเรื่องการสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งในขณะขับขี่ รองลงมา ร้อยละ 65.8 การสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งในการเดินทางมามหาวิทยาลัยหรือในระยะใกล้ และร้อยละ 66.5 มีพฤติกรรมกำรปฏิบัติเป็นประจำเรื่องการหยุดพักตามที่หยุดรถเมื่อรู้ว่ามีอาการเมินเมา รองลงมา ร้อยละ 64.6 การไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะมีอาการเมินเมา (ดังตารางที่ 3)

ตารางที่ 3 แสดงจำนวน (ความถี่) และร้อยละพฤติกรรมกำรขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยเป็นรายข้อ

ข้อความ	การปฏิบัติ		
	เป็นประจำ จำนวน (ร้อยละ)	เป็นบางครั้ง จำนวน (ร้อยละ)	ไม่มีการ ปฏิบัติเลย จำนวน (ร้อยละ)
1. ท่านตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ให้พร้อมใช้งานตลอด	68 (43.0)	83 (52.5)	7 (4.4)
2. ก่อนเดินทางท่านตรวจสอบระบบเบรกทุกครั้ง	53 (33.5)	97 (61.4)	8 (5.1)
3. ก่อนเดินทางท่านตรวจสอบสภาพล้อยางทุกครั้ง	63 (39.9)	79 (50.0)	16 (10.1)
4. ก่อนเดินทางท่านตรวจสอบระบบไฟเลี้ยวและไฟส่องสว่างทุกครั้ง	68 (43.0)	77 (48.7)	13 (8.2)
5. ท่านมีการตรวจสอบวันหมดอายุของใบอนุญาตขับขี่	42 (26.6)	24 (21.5)	82 (51.9)
6. ท่านตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่ 6 เดือนก่อนหมดอายุ	36 (22.8)	36 (22.8)	86 (54.4)
7. ท่านพกใบอนุญาตขับขี่ทุกครั้งขณะขับขี่	35 (22.2)	38 (24.1)	85 (53.8)
8. ท่านให้ความร่วมมือกับเจ้าหน้าที่ในการตรวจสอบใบอนุญาตขับขี่ทุกครั้ง	63 (39.9)	36 (22.8)	59 (37.3)
9. ท่านใช้ความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง การขับขี่ในมหาวิทยาลัยหาดใหญ่	56 (35.4)	91 (57.6)	11 (7.0)
10. ท่านใช้ความเร็วไม่เกิน 40 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในการขับขี่ในเขตชุมชน	62 (39.2)	88 (55.7)	8 (5.1)
11. ท่านใช้ความเร็วไม่เกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในการขับขี่ในเขตเมือง	62 (39.2)	86 (54.4)	10 (6.3)
12. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ตามมาตรฐานที่กำหนด เช่น การสวมหมวกนิรภัย การปฏิบัติตามกฎจราจร	63 (39.9)	86 (54.4)	9 (5.7)



และจากข้อมูลระดับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 57.0 มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยอยู่ในระดับปานกลาง และรองลงมา ร้อยละ 36.0 มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยอยู่ในระดับน้อย (ดังตารางที่ 4)

ตารางที่ 4 ระดับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

ระดับพฤติกรรม	จำนวน	ร้อยละ
1. มาก (2.34 - 3.00 คะแนน)	11	7.0
2. ปานกลาง (1.67 - 2.33 คะแนน)	90	57.0
3. น้อย (1.00 - 1.66 คะแนน)	57	36.0

เมื่อพิจารณาระดับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยทั้ง 5 ด้าน พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยในระดับปานกลาง ได้แก่ ด้านการมีใบอนุญาตขับขี่ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 2.24 และด้านสวมหมวกนิรภัย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.74 และมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยในระดับน้อย ได้แก่ ด้านจักรยานยนต์ปลอดภัย มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.65 ด้านเมาไม่ขับ มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.61 และด้านการใช้ความเร็วที่กำหนด มีค่าเฉลี่ยเท่ากับ 1.59 ตามลำดับ (ดังตารางที่ 5)

ตารางที่ 5 ระดับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

ระดับพฤติกรรม	$\bar{x}$	S.D.	แปลผล
1. ด้านเมาไม่ขับ	1.61	0.86	น้อย
2. ด้านสวมหมวกนิรภัย	1.74	0.58	ปานกลาง
3. ด้านจักรยานยนต์ปลอดภัย	1.65	0.63	น้อย
4. ด้านการมีใบอนุญาตขับขี่	2.24	0.87	ปานกลาง
5. ด้านการใช้ความเร็วที่กำหนด	1.59	0.59	น้อย

การเปรียบเทียบข้อมูลส่วนบุคคล

การเปรียบเทียบข้อมูลส่วนบุคคลกับพฤติกรรมขับขี่ รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักศึกษา สาขาวิชาสาธารณสุขชุมชน มหาวิทยาลัยหาดใหญ่ พบว่า เพศ การมีใบอนุญาตขับขี่ และการเป็นเจ้าของรถที่แตกต่างกันมีพฤติกรรมการขับขี่ไม่แตกต่างกัน (ดังตารางที่ 6)



ตารางที่ 6 การเปรียบเทียบข้อมูลส่วนบุคคลกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักศึกษา ได้แก่ เพศ การมีใบอนุญาตขับขี่ และการเป็นเจ้าของรถ

ข้อมูลส่วนบุคคล	<i>N</i>	$\bar{x}$	S.D.	<i>t</i>	<i>p</i> -value
1. เพศ					
ชาย	13	2.01	0.36	2.014	0.417
หญิง	45	2.22	0.35		
2. การมีใบอนุญาตขับขี่					
มี	30	1.27	0.45	4.883	0.435
ไม่มี	128	1.81	0.57		
3. การเป็นเจ้าของรถ					
ใช่	95	1.69	0.58	0.369	0.713
ไม่ใช่	63	1.73	0.60		

การเปรียบเทียบลักษณะส่วนบุคคลกับพฤติกรรมของนักศึกษา สาขาวิชาสาธารณสุขชุมชน มหาวิทยาลัยหาดใหญ่ พบว่า อายุ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ ประวัติการได้รับอุบัติเหตุ และระยะทางในการเดินทางที่แตกต่างกัน ส่งผลให้มีการมีพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักศึกษาที่ไม่แตกต่างกัน และพบว่า ชั้นปีที่ศึกษาที่แตกต่างกันส่งผลให้มีการมีพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักศึกษาที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 (ดังตารางที่ 7)

ตารางที่ 7 การเปรียบเทียบข้อมูลส่วนบุคคลกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักศึกษา ได้แก่ อายุ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ ประวัติการได้รับอุบัติเหตุ และระยะทางในการเดินทาง

การเปรียบเทียบ	<i>SS</i>	<i>df</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>p</i> -value
1. อายุ					
Between Groups	2.473	7	0.353	1.017	0.422
Within Groups	52.134	150	0.348		
2. ระดับชั้นปีที่ศึกษา					
Between Groups	3.290	3	1.097	3.291	0.022*
Within Groups	51.318	154	0.333		
3. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน					
Between Groups	0.674	2	0.337	0.968	0.382
Within Groups	53.934	155	0.348		



ตารางที่ 7 (ต่อ)

การเปรียบเทียบ	SS	df	MS	F	p-value
4. ประสบการณ์การขับ รถจักรยานยนต์					
Between Groups	3.110	4	0.778	2.310	0.060
Within Groups	51.497	153	0.337		
5. ประวัติการได้รับอุบัติเหตุ					
Between Groups	0.571	5	0.114	0.321	0.899
Within Groups	54.036	152	0.356		
6. ระยะทางในการเดินทาง					
Between Groups	1.052	4	0.263	0.751	0.559
Within Groups	53.556	153	0.350		

* = p-value < 0.05

จากการเปรียบเทียบความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักศึกษา พบว่า นักศึกษาที่มีความรู้ที่แตกต่างกันมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยไม่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 (ดังตารางที่ 8)

ตารางที่ 8 การเปรียบเทียบความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักศึกษา

ระดับความรู้	ระดับพฤติกรรม			รวม (N=158)	p-value
	สูง	ปานกลาง	ต่ำ		
1. สูง (16-20 คะแนน)	55	81	10	146	0.344
2. ปานกลาง (12-15 คะแนน)	2	9	1	12	
3. ต่ำ (0-14 คะแนน)	0	0	0	0	

สรุปและอภิปรายผล

สรุปผลการวิจัย

ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรในการขับขี่รถจักรยานยนต์

ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา สาขาวิชาสาธารณสุขชุมชน มหาวิทยาลัยหาดใหญ่ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 100 ตอบถูกมากที่สุดเรื่องการออกกฎหมาย เพื่อบังคับใช้หมวกนิรภัยช่วยสร้างความปลอดภัยให้กับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ และร้อยละ 77.8 ตอบผิดมากที่สุดเรื่องการสวมหมวกนิรภัยสามารถลดอุบัติเหตุได้



ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรในการขับขีรถจักรยานยนต์ พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ มีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรในการขับขีรถจักรยานยนต์อยู่ในระดับสูง ร้อยละ 100 ตอบถูกมากที่สุดเรื่องการออกกฎหมาย เพื่อบังคับใช้หมวกนิรภัยช่วยสร้างความปลอดภัยให้กับผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ และร้อยละ 77.8 ตอบผิดมากที่สุดเรื่องการสวมหมวกนิรภัยสามารถลดอุบัติเหตุได้

พฤติกรรมในการขับขีรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

พฤติกรรมในการขับขีรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 57.0 มีพฤติกรรมอยู่ในระดับปานกลาง หากพิจารณาพฤติกรรมในการขับขีรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักศึกษา สาขาวิชาสาธารณสุขชุมชน มหาวิทยาลัยหาดใหญ่ ในแต่ละด้าน พบว่า ด้านเมาไม่ขับกลุ่มตัวอย่างมีค่าเฉลี่ย 1.61 มีพฤติกรรมอยู่ในระดับน้อย ด้านสวมหมวกนิรภัย กลุ่มตัวอย่างมีค่าเฉลี่ย 1.74 มีพฤติกรรมอยู่ในระดับปานกลาง ด้านจักรยานยนต์ปลอดภัย กลุ่มตัวอย่างมีค่าเฉลี่ย 1.65 มีพฤติกรรมอยู่ในระดับน้อย ด้านใบอนุญาตขับขี กลุ่มตัวอย่างมีค่าเฉลี่ย 2.24 มีพฤติกรรมอยู่ในระดับปานกลาง ด้านการใช้ความเร็วที่กำหนด กลุ่มตัวอย่างมีค่าเฉลี่ย 1.59 มีพฤติกรรมอยู่ในระดับน้อย

การเปรียบเทียบข้อมูลส่วนบุคคลกับพฤติกรรมในการขับขีรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

การเปรียบเทียบลักษณะส่วนบุคคลและความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรในการขับขีรถจักรยานยนต์ กับพฤติกรรมในการขับขีรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักศึกษา สาขาวิชาสาธารณสุขชุมชน มหาวิทยาลัยหาดใหญ่ พบว่า เพศ อายุ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน การมีใบอนุญาตขับขี ประสบการณ์การขับขี ประวัติการได้รับอุบัติเหตุ และระยะทางในการเดินทางที่แตกต่างกันส่งผลให้มีพฤติกรรมในการขับขีรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยที่ไม่แตกต่างกัน และชั้นปีที่ศึกษาที่แตกต่างกันส่งผลให้มีพฤติกรรมในการขับขีรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05

อภิปรายผลการศึกษา

ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรในการขับขีรถจักรยานยนต์

ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรในการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษา สาขาวิชาสาธารณสุขชุมชน พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 92.4 มีความรู้ในระดับสูง อาจเนื่องจากนักศึกษา กำลังศึกษาอยู่ในสาขาวิชาทางด้านสุขภาพ การติดตามข่าวสารกฎหมายจราจร หรือการได้รับการปลูกฝังให้มีความตระหนักในเรื่องความปลอดภัยในการขับขีรถจักรยานยนต์จากครอบครัว จึงทำให้มีความรู้ความเข้าใจ ในด้านการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ สอดคล้องกับงานวิจัยของ ธวัชชัย เอกสันติ และคณะ (2564) ศึกษาเรื่องพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษา คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีความรู้ในระดับสูง และสอดคล้องกับงานวิจัยของ กนกอร หลงกลาง และนุรายนา มะสารี (2563) ศึกษาเรื่องการศึกษาความรู้และพฤติกรรมในการขับขีรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนิสิตมหาวิทยาลัยทักษิณ วิทยาเขตพัทลุง พบว่า นิสิตเกือบทั้งหมดมีความรู้เรื่องการขับขีรถจักรยานยนต์ในระดับสูง และสอดคล้องกับงานวิจัยของ ตันติมา สุนิวัชรานพวงษ์ (2560) ศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์



ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณโรงพยาบาลรามธิบดี กรุงเทพมหานคร พบว่า ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรและการป้องกันอุบัติเหตุอยู่ในระดับมาก

พฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

พฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักศึกษา สาขาวิชาสาธารณสุขชุมชน พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ ร้อยละ 57.0 มีพฤติกรรมอยู่ในระดับปานกลาง อาจเนื่องจากมหาวิทยาลัยยังไม่มีมาตรการรณรงค์การสวมหมวกนิรภัยที่เข้มงวด และกำลังอยู่ในช่วงวัยรุ่น มีความมั่นใจในตนเองสูง ขอบความท้าทาย ความตึงเครียด เป็นต้น จึงเป็นวัยที่ยังไม่ค่อยมีความรับผิดชอบต่อสังคมและไม่คำนึงถึงความปลอดภัยต่อตนเองหรือไม่รู้ถึงอันตรายจากอุบัติเหตุ อาจทำให้นักศึกษาไม่เกิดความตระหนักที่จะปฏิบัติตามกฎจราจร ส่งผลให้มีพฤติกรรมอยู่ในระดับปานกลาง สอดคล้องกับงานวิจัยของนิพิพงศ์ ศรีบุญจมาศ และคณะ (2564) ศึกษาเรื่องปัจจัยทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย พบว่า พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับปานกลาง และสอดคล้องกับงานวิจัยของ เนตรนภา สร้อยแก้ว (2563) ศึกษาเรื่องปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ กรณีศึกษา นักเรียนอาชีวศึกษาสถานศึกษาตัวอย่าง จังหวัดสระบุรี พบว่า พฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี จำแนกเป็นรายชื่ออยู่ในระดับปานกลาง และสอดคล้องกับงานวิจัยของ อาทร ใจแก้ว, พิมพ์กานต์ พุฒพันธ์ และวิชญาพร ใจการ (2555) ศึกษาเรื่องศึกษาพฤติกรรมการนำรถจักรยานยนต์มาโรงเรียนพะเยาพิทยาคมของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4 พบว่า พฤติกรรมการป้องกันในการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับปานกลาง

การเปรียบเทียบข้อมูลส่วนบุคคลกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

ข้อมูลส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ รายได้เฉลี่ยต่อเดือน การมีใบอนุญาตขับขี่ ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ ประวัติการได้รับอุบัติเหตุ และระยะทางในการเดินทางที่แตกต่างกันส่งผลให้มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยที่ไม่แตกต่างกัน อาจเนื่องจากนักศึกษา สาขาวิชาสาธารณสุขชุมชน ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง อยู่ในช่วงวัยเดียวกัน ยังไม่มีใบอนุญาตขับขี่ และมีประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ใกล้เคียงกัน ส่งผลต่อการมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยที่ไม่แตกต่างกันได้ สอดคล้องกับงานวิจัยของ นิภา เสียงสืบาติ (2549) ศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ แผนกอุบัติเหตุฉุกเฉิน โรงพยาบาลเลิศสิน พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีเพศอายุ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา รายได้ ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ และประวัติการได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ต่างกัน ส่งผลให้มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรไม่แตกต่างกัน และสอดคล้องกับงานวิจัยของ นพวุฒิ ชื่นบาล, ตรียมร วิสุทธิศิริ และพรเลขา บรรหารศุภวาท (2556) ศึกษาเรื่องการศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมสุขภาพของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร พบว่า เพศ อายุ สถานภาพการสมรส ระดับการศึกษา รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ประสบการณ์การขับขี่ ภาวะสุขภาพเกี่ยวกับโรคประจำตัว สมรรถภาพการทำงานของปอด สมรรถภาพ



การมองเห็น และสมรรถภาพการได้ยิน ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างมีระดับพฤติกรรมการป้องกันโรคไม่แตกต่างกัน นอกจากนี้ ยังพบว่านักศึกษาที่มีระดับชั้นปีศึกษาที่แตกต่างกันมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยที่แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ 0.05 อาจเป็นเพราะนักศึกษาระดับชั้นปีที่สูงกว่ามีระดับวุฒิภาวะมากกว่า ชอบความท้าทายและรักสนุกลดลง มีการตระหนักถึงความปลอดภัยเพิ่มมากขึ้น จึงทำให้มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่แตกต่างกันไปด้วย สอดคล้องกับงานวิจัยของ นิธินาถ สุวรรณกลาง (2553) ศึกษาเรื่องพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุของนักศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา พบว่า นักศึกษาที่มีระดับชั้นปีที่กำลังศึกษาต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุแตกต่างกัน

การเปรียบเทียบความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรในการขับขี่รถจักรยานยนต์กับพฤติกรรม การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรในการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า นักศึกษามีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่แตกต่างกัน ทำให้มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยไม่แตกต่างกัน อาจเนื่องจากเป็นนักศึกษาที่กำลังศึกษาอยู่ในสาขาวิชาวิทยาศาสตร์ด้านสุขภาพ ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการส่งเสริมสุขภาพและป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จึงมีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายจราจรอยู่ในระดับดี มีทัศนคติเชิงบวก และส่งผลให้มีความตระหนักในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร ประกอบด้วยการอยู่ภายใต้บริบททางกฎหมายเดียวกัน จึงส่งผลต่อการเกิดพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยไม่แตกต่างกัน สอดคล้องกับงานวิจัยของธวัชชัย เอกสันติ และคณะ (2564) ศึกษาเรื่องพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา พบว่า ความรู้และพฤติกรรมการขับขี่ป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และสอดคล้องกับงานวิจัย นัฏฐิณี นามวงศ์, สาธิตา สาลีผล, ธนาธิป แก้วคำฟู, ปรัชญา ปลุกเงิน และ ศุภกิตต์ เกตุจันทร์ (2553) ศึกษาเรื่องการศึกษาความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรมปฏิบัติตนในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร พบว่า ระดับความรู้มีความสัมพันธ์กับการปฏิบัติตนในการขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติระดับที่ 0.05

ข้อเสนอแนะ

ข้อเสนอแนะจากงานวิจัย

1. จากผลการวิจัยที่พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามสวมหมวกนิรภัยเป็นประจำเพียงร้อยละ 25.3 และไม่มีใบอนุญาตขับขี่ ร้อยละ 81.0 จึงเสนอแนะให้มีการจัดกิจกรรมอบรมเพื่อเพิ่มความตระหนักถึงความสำคัญของการขับขี่ปลอดภัย รวมถึงประชาสัมพันธ์เกี่ยวกับประโยชน์และโทษการสวมหมวกนิรภัย



2. จากผลการศึกษาที่พบว่า นักศึกษาจำนวนมากไม่มีใบอนุญาตขับขี่ จึงเสนอแนะให้มีโครงการ “นักศึกษาที่มีใบอนุญาตขับขี่” โดยกรมการขนส่งทางบก เพื่อให้ นักศึกษาที่สนใจสามารถลงทะเบียนและดำเนินการทำใบอนุญาตขับขี่ได้สะดวกขึ้น

3. ควรมีการจัดอบรมร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง เช่น กรมการขนส่งทางบก หรือ สำนักงานตำรวจแห่งชาติ เพื่อให้ข้อมูลที่ถูกต้องและสร้างแรงจูงใจให้นักศึกษาปฏิบัติตามกฎหมายจราจร

ข้อเสนอแนะสำหรับการวิจัยครั้งต่อไป

จากข้อจำกัดของการศึกษาที่เน้นเฉพาะนักศึกษาสาขาวิชาสาธารณสุขชุมชน จึงเสนอแนะให้มีการออกแบบการศึกษาที่ครอบคลุมกลุ่มตัวอย่างที่หลากหลาย เพื่อให้ได้ข้อมูลที่ครอบคลุมมากขึ้น รวมถึงการส่งต่อข้อมูลให้กับสำนักพัฒนานักศึกษาและส่งเสริมศิลปวัฒนธรรม มหาวิทยาลัยหาดใหญ่ สามารถนำข้อมูลที่ได้ไปใช้ในการวางแผนนโยบายภายในมหาวิทยาลัยต่อไป

เอกสารอ้างอิง

กนกกร หลงกลาง และนุรายนา มะสารี. (2563). การศึกษาความรู้และพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนิสิตมหาวิทยาลัยทักษิณ วิทยาเขตพัทลุง (วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรบัณฑิต อาชีวอนามัยและความปลอดภัย). มหาวิทยาลัยทักษิณ, พัทลุง.

กาญจน์กรอง สุธังคะ. (2559). การศึกษาพฤติกรรมการขับขี่ของวัยรุ่นที่มีผลต่อความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ (วิทยานิพนธ์วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต). มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี, นครราชสีมา.

ชนิษฐา ชุสุข, พนาลี ชิวกิตการ, อารมณ มีรุ่งเรือง และจิตราวดี จิตินันทร. (2557). กลไกการขับเคลื่อนนโยบายเมืองน่าอยู่ของเทศบาลนครหาดใหญ่ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา (รายงานผลการวิจัย). สงขลา : มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์.

ต้นติมา สุนิวัชรานพวงษ์. (2560). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างบริเวณโรงพยาบาลรามธิบดีกรุงเทพมหานคร (วิทยานิพนธ์สาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต). มหาวิทยาลัยเกริก, กรุงเทพฯ.

ธวัชชัย เอกสันติ, กมลทิพย์ ลมไธสง, นิศาธรัตน์ มูลกระโทก, อนุสา ชินราช และ ศิริกัญญา ฤทธิ์แปลก. (2564). พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา คณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏนครราชสีมา. วารสารมหาวิทยาลัยวงษ์ชวลิตกุล, 34(2), 16-29.

นัฏฐิณี นามวงศ์, สาธิตา สาสีผล, ธนาธิป แก้วคำฟู, ปรัชญา ปลุกเงิน และศุภกิตต์ เกตุจันทร์. (2553). การศึกษาความรู้ ทักษะ และพฤติกรรมการปฏิบัติตนในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตคณะสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยนเรศวร (วิทยานิพนธ์ปริญญาโท). มหาวิทยาลัยนเรศวร, พิษณุโลก.



- นพวุฒิ ชื่นบาล, ตรียมร วิสุทธิศิริ และพรเลขา บรรหารศุภวาท. (2556). การศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมสุขภาพของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้างในพื้นที่เขตบางเขน กรุงเทพมหานคร (รายงานผลการวิจัย). กรุงเทพฯ : กระทรวงสาธารณสุข.
- นิธินาถ สุวรรณกลาง. (2553). พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์เพื่อป้องกันอุบัติเหตุของนักศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏสวนสุนันทา. วารสารรัฐประศาสนศาสตร์และการจัดการสังคม, 2(1), 49-57.
- นิธิพงศ์ ศรีเบญจมาศ ปาริฉัตร เทือกคำขาว และศิรินพร จันทะคุณ. (2564). ปัจจัยทำนายพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย. วารสารไทยเกสส์ ศาสตร์และวิทยาการสุขภาพ, 16(1), 16-22.
- นิภา เสียงสืบชาติ. (2549). ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์แผนกอุบัติเหตุ อุบัติเหตุ โรงพยาบาลเลิดสิน (วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต). มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ, กรุงเทพฯ.
- เนตรนภา สร้อยแก้ว. (2563). ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถจักรยานยนต์ กรณีศึกษา นักเรียน อาชีวศึกษาสถานศึกษาตัวอย่าง จังหวัดสระบุรี (วิทยานิพนธ์ปริญญาวิทยาศาสตรมหาบัณฑิต). มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีราชมงคลธัญบุรี, ปทุมธานี.
- พวงเพ็ญ อ่อนสีบุตร. (2551). อุบัติการณ์และปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรของประชากร ในอำเภอเมือง จังหวัดลำพูน (วิทยานิพนธ์ปริญญาสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต). มหาวิทยาลัย เชียงใหม่, เชียงใหม่.
- วัฒนวงศ์ รัตนวราห. (2557). การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการสวมใส่หมวกนิรภัยโดยใช้สมการโครงสร้าง พื้นฐานทฤษฎีแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพในสังคมเมืองและชนบท (วิทยานิพนธ์ปริญญา วิศวกรรมศาสตรมหาบัณฑิต). มหาวิทยาลัยเทคโนโลยีสุรนารี, นครราชสีมา.
- ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน. (2566). สืบค้นเมื่อ 30 ตุลาคม 2566 จาก <https://www.thairsc.com/>
- อาทร ใจแก้ว, พิมพกานต์ พุ่มพันธ์ และ วิชญาพร ใจการ. (2555). ศึกษาพฤติกรรมการนำรถจักรยานยนต์ มาโรงเรียนพะเยาพิทยาคมของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาปีที่ 4. พะเยา : โรงเรียนพะเยาพิทยาคม.