



ความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนกับพฤติกรรม
การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของประชาชนในพื้นที่เขตเทศบาลนครหาดใหญ่
อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา

Relationship between Perceived Causes of Road Accident and Behavior.
Prevention of Accidents Among People in Hatyai Municipality Area
Hatyai District, Songkhla Province.

อรุทัย अबดุลลหะ^{1*}, สะพีอิน เจ๊ะเงาะ², นิสารัตน์ ประสีทอง² และซาลีน่า พันชู²
Ornruethai Abdulla^{1*}, Sapeein Jengo², Nisarath Prasithong² and Saleena Panchoo²

¹ อาจารย์ประจำสาขาสาธารณสุขชุมชน, คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี, มหาวิทยาลัยหาดใหญ่

¹ Lecturer of Community Public Health, Faculty of Science and Technology, Hat Yai University

² นักศึกษาสาขาสาธารณสุขชุมชน, คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี, มหาวิทยาลัยหาดใหญ่

² Students of Community Public Health, Faculty of Science and Technology, Hat Yai University

* Corresponding author, E-mail: ornruethai.abdulla@gmail.com

บทคัดย่อ

การวิจัยแบบภาคตัดขวางเชิงวิเคราะห์นี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนในพื้นที่เขตเทศบาลนครหาดใหญ่ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา กลุ่มตัวอย่างที่เข้าร่วมการวิจัย คือ กลุ่มประชากรช่วงอายุ 15 - 29 ปี อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา จำนวน 383 คน ผู้วิจัยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบอย่างง่ายด้วยวิธีหีบฉลากแบบไม่ใส่กลับ เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้ เป็นแบบสอบถาม ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลเดือนตุลาคม - เดือนพฤศจิกายน พ.ศ. 2562 วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา และทดสอบสมมติฐานการวิเคราะห์สถิติ Pearson product-moment correlation Coefficient

ผลการวิจัยพบว่า ระดับการรับรู้สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ อยู่ในระดับสูง ร้อยละ 87.70 และระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 65.90 การรับรู้เหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนกับพฤติกรรมการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของประชาชนในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่อำเภอหาดใหญ่จังหวัดสงขลา มีความสัมพันธ์กันแบบมีนัยสำคัญทางสถิติ $p\text{-value} < 0.001, r = -0.289$

ดังนั้น เจ้าหน้าที่สุขภาพควรประยุกต์การรับรู้เหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนกับพฤติกรรมการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของประชาชนในการส่งเสริม ป้องกัน การเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นสาเหตุของการเสียชีวิตของประชาชนในปัจจุบัน

คำสำคัญ: อุบัติเหตุบนท้องถนน, สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ, พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ



Abstract

The objective of this analytical cross-sectional research was to study the relationship between accident awareness and road accident prevention behavior in the region of Hat Yai Municipality. Hat Yai District, Songkhla Province, the sample group that participated in the research, namely the 15-29 age group. Hat Yai District, Songkhla Province, 383 people. The researcher used a simple random sampling method using the backless label selection method. The tool used to collect data in this research was a questionnaire. Data collection was carried out in October - November. Analyze data using descriptive statistics and hypothesis testing. Statistical analysis. Pearson product-moment correlation Coefficient.

The research results showed that the perceived level of the accident was high, 87.70%, and the accident prevention behavior was at the moderate level, 65.90%. On the roads and accident prevention behaviors of residents of Hat Yai Municipality, Hat Yai District, Songkhla Province were statistically significant $P\text{-value} < 0.001$, $r = - 2.89$.

Therefore, health workers should apply their awareness of road accidents to public accident prevention behaviors by promoting the prevention of accidents which are the current cause of death among people.

Keywords: Road Accidents, Accident Causes, Accident Prevention Behavior

บทนำ

สถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย องค์การอนามัยโลกรายงานความปลอดภัยทางถนนของรายงานข้อมูลอุบัติเหตุทางถนนของโลก พ.ศ. 2556 จากการสำรวจ 180 ประเทศทั่วโลก พบว่า ทั่วโลกมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงถึง 1.25 ล้านคน และบาดเจ็บจำนวน 20 - 50 ล้านคนในแต่ละปีในภูมิภาคเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ อุบัติเหตุทางถนนที่เกิดขึ้น คิดเป็นอัตรา 17.3 ต่อประชากรแสนคน โดยประเทศไทยเป็นประเทศที่มีอัตราการตายเป็นอันดับหนึ่งในภูมิภาคนี้และจากรายงานดังกล่าวได้ประมาณการว่าประเทศไทย มีอัตราการเสียชีวิตเป็นอันดับ 2 ของโลก อัตราตาย 36.2 รายต่อแสนประชากร (ประมาณ 24,237 คน) และประเทศไทยยังเป็นอันดับ 1 ของเอเชียและอาเซียนที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงที่สุด ผลกระทบจากการสูญเสียปีสุขภาวะในเพศชายและเพศหญิง จำแนกตามรายได้ พบว่าอุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุของการสูญเสียปีสุขภาวะอันดับ 2 ในเพศชาย และอันดับ 8 ในเพศหญิง โดยค่าความสูญเสียในเพศชาย ร้อยละ 8.0 เพศหญิงร้อยละ 2.7 ซึ่งเพศชายสูญเสียปีสุขภาวะสูงกว่าเพศหญิงถึงกว่า 4 เท่า และเมื่อพิจารณาการสูญเสียปีสุขภาวะในเพศชายและเพศหญิงกลุ่มอายุ 15 - 19 ปี พบว่า อุบัติเหตุทางถนนเป็นสาเหตุอันดับหนึ่งของการสูญเสียปีสุขภาวะและจากข้อมูลบูรณาการ 3 ฐาน (สาธารณสุขตำรวจและบริษัทกลางฯ) พบว่าคนไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนน มากถึงปีละ 23,000 - 24,000 คน หรือชั่วโมงละ 3 คน บาดเจ็บไม่ได้นอนโรงพยาบาลนับล้านคน และนอนรักษาตัวโรงพยาบาลเกือบสองแสนคนต่อปีพิการอีกปีละกว่า 7,000 คน คิดเป็นความสูญเสียทางเศรษฐกิจกว่า 2 แสนล้านบาทต่อปี (สำนักโรคไม่ติดต่อ, 2560)



สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนนมีแนวโน้มเพิ่มความรุนแรงก่อให้เกิดความสูญเสียแก่ชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของประชาชน และมีผลกระทบต่อการพัฒนาทรัพยากรมนุษย์ รวมทั้ง เศรษฐกิจ และสังคมของประเทศอย่างมีนัยสำคัญ รัฐบาลไทยได้มีมติคณะรัฐมนตรี เมื่อวันที่ 26 มกราคม 2546 จัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนเป็นองค์กรระดับชาติเพื่อดูแลงานด้านความปลอดภัยทาง ถนนโดยบูรณาการ หน่วยงานภาครัฐ ภาคเอกชน องค์กรประชาชน ทุกภาคส่วน เข้าร่วมมือกันในการสร้าง ความปลอดภัยทางถนนให้แก่ประชาชน (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2561)

พฤติกรรมเสี่ยงของผู้ขับขี่จำแนกเป็น 4 ประเภท ได้แก่ การเบรกกะทันหัน การออกตัวกะทันหัน การเลี้ยวรถด้วยความเร็วสูง การเปลี่ยนช่องจราจรกะทันหัน นอกจากนี้ยังมีการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ การเล่นโทรศัพท์ขณะขับรถ การขับด้วยความเร็วสูงเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด การขับชี่ยานพาหนะ ย้อนศรการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ปัจจัยที่ส่งผลต่ออุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากรถจักรยานยนต์จะพบได้ว่า ปัจจัยทางด้านกายภาพของรถจักรยานยนต์มีผลโดยตรงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากรถจักรยานยนต์จัด อยู่ในกลุ่มไร้สิ่งป้องกันมีความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บ และเสียชีวิตสูงกว่ารถยนต์เพราะลักษณะรถที่ผู้ขับขี่ ต้องทรงตัวบนสองล้อ และไม่มีโครงสร้างห้องโดยสารป้องกันการกระแทกเหมือนรถยนต์ เมื่อเกิดการชน หรือเบรกอย่างกะทันหัน ผู้ขับขี่ มักจะล้มหรือถูกเหวี่ยงหลุดออกจากตัวรถ และกระแทกกับพื้นหรือวัตถุที่ เป็นของแข็งอื่น ๆ ทำให้ ได้รับบาดเจ็บรุนแรง โดยผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ร้อยละ 86 ไม่สวมหมวกนิรภัย (ขจี ดวงจักร ณ อยุธยา และรัชยา ภัคติจิตต์, 2562)

สถิติการเกิดอุบัติเหตุในจังหวัดสงขลา ของภาคใต้เป็นอันดับที่ 4 พ.ศ. 2562 มีผู้ประสบอุบัติเหตุ ทั้งหมด 20,562 คน เป็นผู้บาดเจ็บ จำนวน 20,430 คน และเสียชีวิต 159 คน โดยอำเภอหาดใหญ่ จังหวัด สงขลามีสผู้ประสบอุบัติเหตุทั้งหมด 5,746 คน เป็นผู้บาดเจ็บ จำนวน 5,709 คน และเสียชีวิต 37 คน เป็นพื้นที่ที่ประสบอุบัติเหตุมากที่สุด เป็นอันดับที่ 1 ในจังหวัดสงขลา (HDC กระทรวงสาธารณสุข, 2562) จากข้อมูลดังกล่าวข้างต้น ผู้วิจัยสนใจศึกษาการรับรู้สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ และพฤติกรรมป้องกันการ เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของประชาชนในพื้นที่เขตเทศบาลนครหาดใหญ่ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา เพื่อวิเคราะห์พฤติกรรมที่เหมาะสมนำไปสู่การเฝ้าระวังและเป็นแนวทางในการป้องกันอุบัติเหตุบนท้อง ถนนต่อไป

วัตถุประสงค์การวิจัย

- 1) เพื่อประเมินระดับการรับรู้สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ และระดับพฤติกรรมป้องกันการ เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนในพื้นที่เขตเทศบาลนครหาดใหญ่ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา
- 2) เพื่อวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุกับพฤติกรรม การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของประชาชนในพื้นที่เขตเทศบาลนครหาดใหญ่ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา

สมมติฐานการวิจัย

การรับรู้สาเหตุมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของ ประชาชนในพื้นที่เขตเทศบาลนครหาดใหญ่ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา



วิธีดำเนินการวิจัย

รูปแบบการวิจัยแบบภาคตัดขวางเชิงวิเคราะห์ (Cross-sectional analysis study) ครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนกับพฤติกรรมการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของประชาชนในพื้นที่เขตเทศบาลนครหาดใหญ่ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา เก็บรวบรวมข้อมูลระหว่าง เดือนตุลาคม ถึง ธันวาคม พ.ศ. 2562 ประชากรและกลุ่มตัวอย่างประชากร ช่วงอายุ 15 - 29 ปี ในพื้นที่เขตเทศบาลนครหาดใหญ่ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา จำนวน 14,130 คน คนถูกคำนวณด้วยสูตรของ คอแครน (Cochran, 2520) จำนวน 383 คน กำหนดสุ่มกลุ่มตัวอย่างอย่างง่าย โดยประชากรมีโอกาสถูกเลือกเท่า ๆ กันในแต่ละครั้งของการเลือกและประชากรทั้งหมดเป็นไปได้ทั้งหมด มีโอกาสถูกเลือกเท่า ๆ กันอย่างสมบูรณ์ วิธีการศึกษาวิจัยหรือวิธีการทดลอง เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูลเป็นแบบสอบถามที่ตอบด้วยตนเอง (Self - Administered Questionnaire) แบ่งเป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 แบบสอบถามข้อมูลทั่วไป เป็นแบบเลือกตอบ (Checklist) ประยุกต์ใช้จาก (จักรพันธ์ คงสุข, 2552)

ส่วนที่ 2 แบบสอบถามการรับรู้สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของประชาชนในพื้นที่เขตเทศบาลนครหาดใหญ่ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ประยุกต์ใช้จาก (จักรพันธ์ คงสุข, 2552) เป็นแบบสอบถาม 3 ตัวเลือก คือ เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วย

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนของประชาชนในพื้นที่เขตเทศบาลนครหาดใหญ่ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ประยุกต์ใช้จาก (จักรพันธ์ คงสุข, 2552) เป็นแบบสอบถาม 5 ตัวเลือก คือ ปฏิบัติเป็นประจำ ปฏิบัติบ่อยครั้ง ปฏิบัติบางครั้ง ปฏิบัตินาน ๆ ครั้ง ไม่เคยปฏิบัติ

ทดสอบคุณภาพเครื่องมือ

ผู้วิจัยทดสอบคุณภาพเครื่องมือเพื่อให้แบบสอบถาม มีคุณภาพโดยทดสอบทั้งความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) และความน่าเชื่อถือ (Reliability) ของแบบสอบถาม ด้วยวิธีการ ดังนี้

1) ทดสอบความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหา (Content Validity) ผู้วิจัยนำเสนอแบบสอบถามผู้ทรงคุณวุฒิ 3 ท่านที่มีความเชี่ยวชาญในเนื้อหาหลังจากนั้นนำแบบสอบถามที่ผ่านการตรวจสอบความเที่ยงตรงด้านเนื้อหา โครงสร้างของคำถามและภาษาของเครื่องมือวิจัยหาค่าดัชนีความสอดคล้อง IOC (พวงรัตน์ ทวีรัตน์, 2543) ซึ่งค่าความเที่ยงตรงเชิงเนื้อหาที่เหมาะสมอยู่ระหว่าง 0.67 - 1.00 หลังจากนั้นผู้วิจัยปรับปรุงเนื้อหาตามคำแนะนำของผู้ทรงคุณวุฒิเพื่อให้แบบสอบถามถูกต้องสมบูรณ์ก่อนนำไปทดลองใช้กับกลุ่มตัวอย่างจำนวน 383 คน ที่มีคุณลักษณะใกล้เคียงกับกลุ่มตัวอย่างที่เก็บจริง เท่ากับ 0.90

2) ทดสอบหาความเชื่อมั่น (Reliability) ผู้วิจัยแบบสอบถามจำนวน 383 ชุด ไปทดสอบ (Tried-out) กับกลุ่มตัวอย่างจำนวน 30 คน ที่มีคุณลักษณะใกล้เคียงกับกลุ่มตัวอย่างที่เก็บจริงหลังจากนั้น บันทึกข้อมูลเพื่อวิเคราะห์หาความเชื่อมั่น (reliability) โดยวิธีของ แอลฟา ครอนบาค (ศิริชัย พงษ์วิชัย, 2552) ใช้กับพฤติกรรมการรับรู้การเกิดอุบัติเหตุ และพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน เพื่อหาค่าสัมประสิทธิ์แอลฟาซึ่งค่าความเชื่อมั่นที่ยอมรับได้ต้องมากกว่า 0.8 เท่ากับ 0.965 และ 0.955 ตามลำดับ

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยทำการเก็บข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามที่สร้างขึ้นจากการทบทวนวรรณกรรมเอกสารต่าง ๆ ซึ่งดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลตามขั้นตอน ดังนี้

1) ผู้วิจัยทำหนังสือขอความร่วมมือในการตอบแบบสอบถาม โดยแจกแบบสอบถามในพื้นที่เขตเทศบาลนครหาดใหญ่ อำเภอหาดใหญ่ จำนวน 383 ฉบับ ผู้วิจัยใช้ระยะเวลาในการเก็บรวบรวมข้อมูลจำนวน 2 สัปดาห์ หลังจากนั้นผู้วิจัยได้ดำเนินการคัดเลือกแบบสอบถามที่ได้รับคืนมาคัดเลือกเฉพาะที่ตอบได้ครบถ้วนสมบูรณ์ คนละ 30 นาที

2) ผู้วิจัยนำแบบสอบถามมาบันทึกเลขรหัส และตรวจให้คะแนนตามเกณฑ์ที่ได้กำหนดไว้และนำไปดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติ โดยใช้โปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูปและจัดเก็บไฟล์อิเล็กทรอนิกส์ในคอมพิวเตอร์ส่วนบุคคล

การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยดำเนินการตรวจสอบความถูกต้อง และความครบถ้วนของข้อมูล หลังจากนั้นวิเคราะห์ข้อมูลด้วยโปรแกรมคอมพิวเตอร์สำเร็จรูป ดังนี้

1) วิเคราะห์ด้วยสถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) เพื่อใช้ในการสรุปบรรยายข้อมูล คุณลักษณะประชากร ระดับการรับรู้สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ และระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน โดยการนำเสนอการแจกแจงความถี่ (frequencies Distribution) ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ยเลขคณิต (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation)

2) วิเคราะห์ด้วยสถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistics) เพื่อทดสอบสมมุติฐาน วิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนของประชาชนในพื้นที่เขตเทศบาลนครหาดใหญ่ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้สถิติเพียร์สัน (Pearson's Product moment Correlation coefficient) โดยมีระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.001

ผลและอภิปรายผล

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถามของบุคคลที่ขับรถบนท้องถนนในพื้นที่เขตเทศบาลนครหาดใหญ่ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา เก็บข้อมูลจากประชากร 383 คน โดยผู้วิจัยได้รับแบบสอบถามกลับมาจำนวน 383 ชุด คิดเป็นร้อยละ 100 ในการศึกษาครั้งนี้ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ สถานภาพ มีใบอนุญาตขับขี่รถยนต์/รถจักรยานยนต์หรือไม่ การขับขี้อารถจักรยานยนต์/รถยนต์มาแล้วกี่ปี เคยประสบอุบัติเหตุหรือไม่ ดังรายละเอียดแสดงในตารางที่ 1

ตารางที่ 1 จำนวน ร้อยละข้อมูลทั่วไปของบุคคลในพื้นที่เขตเทศบาลนครหาดใหญ่ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	149	35.8
หญิง	234	56.3
อายุ		
15 - 20	174	41.8
21 - 25	189	43.3
26 - 29	29	14.9



ตารางที่ 1 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน	ร้อยละ
ระดับการศึกษา		
ประถมศึกษา	4	1.0
มัธยมศึกษาตอนต้น	32	7.7
มัธยมศึกษาตอนปลาย	85	20.4
ปริญญาตรี ขึ้นไป	240	57.7
ไม่มีการศึกษา	22	5.3
อาชีพ		
รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ	18	4.3
ธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย	28	6.7
รับจ้าง/ลูกจ้าง	57	13.7
เกษตรกรกรรม	7	1.7
ว่างงาน	6	1.4
นิสิต/นักศึกษา	217	52.2
อื่น ๆ ไปรตระบุ	50	12.0
สถานภาพ		
โสด	336	80.8
สมรส	42	10.1
หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่	5	1.2
ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์/รถจักรยานยนต์		
มี	190	45.7
ไม่มี	193	46.4
ขับรถ/รถจักรยานยนต์		
1 - 4 ปี	114	31.6
5 - 9 ปี	141	33.9
10 ขึ้นไป	128	30.8
ประวัติการเกิดประสบอุบัติเหตุ		
ไม่เคย	226	54.3
เคย	157	37.7

จากตารางที่ 1 พบว่า บุคคลที่ขับขี่รถในพื้นที่เขตเทศบาลนครหาดใหญ่ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลาจำนวน 383 คน ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน 234 คน คิดเป็นร้อยละ 56.3 ชาย 149 คน คิดเป็นร้อยละ 35.8 อายุระหว่าง 15 - 20 ปี จำนวน 174 คน คิดเป็นร้อยละ 41.8 อายุระหว่าง 21 - 25 ปี จำนวน 189 คน คิดเป็นร้อยละ 43.3 อายุระหว่าง 26 - 29 ปี จำนวน 29 คน คิดเป็นร้อยละ 14.9 ระดับการศึกษา ระดับประถมศึกษา จำนวน 4 คน คิดเป็นร้อยละ 1.0 ระดับมัธยมศึกษาตอนต้น 32 คน คิดเป็นร้อยละ 7.7 ระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย 85 คน คิดเป็นร้อยละ 20.4 ระดับปริญญาตรี ขึ้นไป 240 คน คิดเป็นร้อยละ



57.7 ไม่มีการศึกษา 22 คน คิดเป็นร้อยละ 5.3 อาชีพ รับราชการ/รัฐวิสาหกิจ 18 คน คิดเป็นร้อยละ 4.3 ธุรกิจส่วนตัว/ค้าขาย 28 คน คิดเป็นร้อยละ 6.7 รับจ้าง/ลูกจ้าง 57 คน คิดเป็นร้อยละ 13.7 เกษตรกรรม 7 คน คิดเป็นร้อยละ 1.7 ว่างาน 6 คน คิดเป็นร้อยละ 1.4 นิสิต/นักศึกษา 217 คน คิดเป็นร้อยละ 52.2 อื่น ๆ โปรตรระบุ 50 คน คิดเป็นร้อยละ 12.0 สถานภาพ โสด 336 คน คิดเป็นร้อยละ 80.8 สมรส 42 คน คิดเป็นร้อยละ 10.1 แยกกันอยู่ 5 คน คิดเป็นร้อยละ 1.2 ใบอนุญาตขับขี่รถยนต์/รถจักรยานยนต์ มีใบอนุญาต 190 คน คิดเป็นร้อยละ 45.7 ไม่มีใบอนุญาต 193 คน คิดเป็นร้อยละ 46.4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของประชาชนในพื้นที่เขตเทศบาลนครหาดใหญ่ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ซึ่งการวิเคราะห์ครั้งนี้ ผู้วิจัยใช้สถิติ Pearson Product-Moment Correlation Coefficient ดังรายละเอียด ดังตารางที่ 2

ตารางที่ 2 การรับรู้สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของประชาชนในพื้นที่เขตเทศบาลนครหาดใหญ่ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา (n = 383)

การรับรู้สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ	จำนวน	ร้อยละ
ระดับดีมาก (ค่าเฉลี่ย 2.34 – 3.00)	365	87.70
ระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 1.67 – 2.33)	6	1.40
ระดับต่ำ (ค่าเฉลี่ย 1.00 – 1.66)	12	2.90

จากตาราง 2 พบว่า การรับรู้สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของประชาชนในพื้นที่เขตเทศบาลนครหาดใหญ่ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา อยู่ในสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ระดับดีมาก (ค่าเฉลี่ย 2.34 – 3.00) จำนวน 365 คน คิดเป็นร้อยละ 87.7

ตารางที่ 3 พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนของประชาชนในพื้นที่เขตเทศบาลนครหาดใหญ่ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา (n = 383)

พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนน	จำนวน	ร้อยละ
ระดับดีมาก (ค่าเฉลี่ย 3.68 – 5.00)	80	19.20
ระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 2.34 – 3.67)	274	65.90
ระดับต่ำ (ค่าเฉลี่ย 1.00 – 2.33)	29	7.00

จากตารางที่ 3 พบว่า พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนของประชาชนในพื้นที่เขตเทศบาลนครหาดใหญ่ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา อยู่ในสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 2.34 – 3.67) จำนวน 274 คน คิดเป็นร้อยละ 65.90



ตารางที่ 4 ความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนของประชาชนในพื้นที่เขตเทศบาลนครหาดใหญ่อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา (n = 383)

พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ	r	p-value
พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ	-0.289	<0.001*

จากตารางที่ 4 ผลวิเคราะห์ข้อมูลพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนของประชาชนในพื้นที่เขตเทศบาลนครหาดใหญ่อำเภอหาดใหญ่จังหวัดสงขลา ผู้วิจัยใช้สถิติเพียร์สัน (Pearson's Product moment Correlation coefficient) การวิเคราะห์ ข้อมูลพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนของประชาชนในพื้นที่เขตเทศบาลนครหาดใหญ่อำเภอหาดใหญ่จังหวัดสงขลาซึ่งเป็นตัวแปรที่มีมาตราวัดในมาตราอันตรภาคทั้งตัวแปรต้นและตัวแปรตามจะเรียกว่าการวิเคราะห์โดยใช้พารามตริกดังรายละเอียดในตารางที่ 4 ข้อมูลพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนของประชาชนในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่อำเภอหาดใหญ่จังหวัดสงขลา

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยอภิปรายผลตามสมมติฐานที่กำหนดไว้ในบทที่ 1 ดังนี้ สมมติฐานที่กล่าวว่า การรับรู้สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมของประชาชนเขตเทศบาลนครหาดใหญ่อำเภอหาดใหญ่จังหวัดสงขลาจากการวิเคราะห์ พบว่า พฤติกรรมที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของประชาชนในเขตเทศบาลนครหาดใหญ่อำเภอหาดใหญ่จังหวัดสงขลา มีนัยสำคัญทางสถิติ $p\text{-value} < 0.001$, $r = -0.289$ ทั้งนี้อธิบายได้ว่าการรับรู้สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของประชาชนเขตเทศบาลนครหาดใหญ่อำเภอหาดใหญ่จังหวัดสงขลาในเชิงลบ คือ หากประชาชนมีความรู้มากขึ้นเรื่องสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน จะส่งผลให้ประชาชนอายุ 15 - 29 ปี เกิดความท้าทายที่จะมีพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ เนื่องจากเมื่อประชาชนมีการรับรู้สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุส่งผลให้พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนของเทศบาลนครหาดใหญ่อำเภอหาดใหญ่จังหวัดสงขลา สอดคล้องกับ Rothengatter and de Bruin (1998) พบว่า กลุ่มวัยรุ่นเป็นช่วงวัยที่ศึกษาค้นคว้า ชอบความตื่นเต้นท้าทายเมื่อรับรู้ว่ามีสิ่งใดเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ และต้องการหาประสบการณ์ที่มีความเสี่ยง จึงมีพฤติกรรมการขับขี่ด้วยความประมาท การไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ เช่นเดียวกับ Sabey and Taylor (1980) สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุกว่าร้อยละ 95 มาจากปัจจัยด้านบุคคล แตกต่างจากทฤษฎีโดมิโนของเฮนริคมีแนวคิดในการป้องกันอุบัติเหตุโดยใช้หลัก 3' sE เป็นมาตรการป้องกันอุบัติเหตุคือ การให้การศึกษาเน้นการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อให้คนที่มีพฤติกรรมที่ปลอดภัยและปฏิบัติตามหลักแห่งความปลอดภัยต่าง ๆ (ดร.ณิ ศรีมณีรัตน์, 2558)



สรุปผล

การรับรู้สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของประชาชนในพื้นที่เขตเทศบาลนครหาดใหญ่ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา อยู่ในสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ระดับดีมาก (ค่าเฉลี่ย 2.34 – 3.00) จำนวน 365 คน คิดเป็นร้อยละ 87.7 พฤติกรรมการป้องกันบนท้องถนนของประชาชนในพื้นที่เขตเทศบาลนครหาดใหญ่ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา อยู่ในสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ระดับปานกลาง (ค่าเฉลี่ย 2.34 – 3.67) จำนวน 274 คน คิดเป็นร้อยละ 65.90 ความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุบนท้องถนนของประชาชนในพื้นที่เขตเทศบาลนครหาดใหญ่ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา มีความสัมพันธ์กันแบบมีนัยสำคัญทางสถิติ $p\text{-value} < 0.001$, $r = -2.89$

ข้อเสนอแนะ

การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยมีข้อเสนอแนะ ดังนี้

1. ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย นโยบายเกี่ยวกับอุบัติเหตุบนท้องถนนควรเพิ่มมาตรการอบรมผู้ขับขี่ช่วงอายุ 15 - 29 ปี เพิ่มขึ้นและมีการอบรมด้านอุดมคติที่ดีต่อการขับขี่ยานพาหนะ
2. ข้อเสนอแนะสำหรับเจ้าหน้าที่สุขภาพ เจ้าหน้าที่สุขภาพควรประยุกต์การรับรู้เหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนกับพฤติกรรมการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของประชาชนในการส่งเสริม ป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งเป็นสาเหตุของการเสียชีวิตของประชาชนในปัจจุบัน
3. ข้อเสนอแนะวิจัยครั้งต่อไป ควรมีการเปรียบเทียบกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุช่วงวัย 15 - 29 ปี กับกลุ่มช่วงวัยอื่น และควรมีการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพในด้านปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ เช่น การสัมภาษณ์ ผู้ปกครอง และคนรอบข้าง เป็นต้น เพื่อศึกษาปัจจัยแวดล้อมที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนของประชาชนในพื้นที่เขตเทศบาลนครหาดใหญ่ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา

Ethic Committee No. (If Available)

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยมีการพิทักษ์สิทธิของผู้ให้ข้อมูลในวิจัยครั้งนี้ ดังนี้ผู้ที่เกี่ยวข้องได้รับคำชี้แจงวัตถุประสงค์ของการศึกษา วิธีการเก็บข้อมูล และขอความร่วมมือในการเข้าร่วมศึกษาด้วยความสมัครใจ โดยแจ้งสิทธิในการตอบรับ และปฏิเสธการเข้าร่วมการวิจัยได้ตลอดเวลาโดยไม่เกิดผลเสียหายต่อกลุ่มตัวอย่าง ไม่มีการบิดเบือนข้อมูลที่ได้จากการสอบถาม โดยผลการศึกษาครั้งนี้จะใช้สำหรับวัตถุประสงค์ทางวิชาการเท่านั้นจะไม่มีการเปิดเผยชื่อของผู้ให้ข้อมูลและผู้เข้าร่วมวิจัยมีสิทธิออกจากการมีส่วนร่วมในงานวิจัยนี้ได้ทุกเมื่อโดยไม่จำเป็นต้องแจ้งให้ผู้วิจัยทราบ

กิตติกรรมประกาศ

งานวิจัยฉบับนี้สำเร็จได้ด้วยดี จากการให้ความกรุณาช่วยเหลือของบุคคลจำนวนมาก ซึ่งผู้วิจัยขอขอบคุณไว้ ณ ที่นี้ ขอขอบคุณผู้นำชุมชนและประชากรกลุ่มวัย 15 - 29 ปี ในพื้นที่เขตเทศบาลนครหาดใหญ่ อำเภอหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา ที่กรุณาให้ความช่วยเหลือ อำนวยความสะดวก และให้ความร่วมมือเป็นอย่างดีในการเก็บข้อมูล และตอบแบบสอบถาม และทุกท่านที่เกี่ยวข้องกับการวิจัยครั้งนี้ จนทำให้งานวิจัยฉบับนี้สำเร็จตามวัตถุประสงค์



เอกสารอ้างอิง

- กาญจนา เลิศวุฒิ, วันเพ็ญ โพธิยอด และ ชัยธรรม อุ่นบ้าน. (2559). การสอบสวนสาเหตุการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร กรณีรถกระบะชนต้นไม้ เสียชีวิต 6 ศพ จังหวัดลำพูน วันที่ 8-10 ตุลาคม 2559. *วารสารสาธารณสุขล้านนา สำนักงานป้องกันและควบคุมโรคที่ 1 เชียงใหม่ กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข*.
- ขจี ดวงจักร ฦ อยู่ธยา และ รัชยา ภักดีจิตต์. (2562). พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ตามกฎหมายของผู้ปกครองเด็กก่อนวัยเรียนโรงเรียนสังกัดเทศบาล ในเขตพื้นที่เทศบาลเมืองหัวหิน จังหวัดประจวบคีรีขันธ์. *วารสารพยาบาลตำรวจ*. 11(1), 163-71.
- ทงศักดิ์ ยิ่งรัตน์สุข, พิศมัย เสรีขจรกิจเจริญ และพรทิพย์ เย็นใจ. (2556). ปัจจัยทำนายพฤติกรรมการความปลอดภัยทางถนนของบุคลากรและนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา. *วารสารวิชาการสาธารณสุข*.
- ดร.ณิ ศรัณณรัตน์. (2558). *แนวทางการพัฒนานโยบายเพื่อลดอุบัติเหตุการจราจรทางบกในกรุงเทพมหานครเขตสายไหม*. การค้นคว้าอิสระนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาระดับปริญญาตรี สาขาวิชาการเมืองการปกครอง มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ (การเมืองการปกครอง) สาขาวิชาการเมืองการปกครอง สำหรับนักบริหาร คณะรัฐศาสตร์ มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์ปีการศึกษา 2558.
- บุญยืน ศรีสว่าง. (2561). แนวโน้มอุบัติเหตุทางถนนและความสัมพันธ์กับปัจจัยเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนนเขต พื้นที่อำเภอสีชล จังหวัดนครศรีธรรมราช). *วารสารวิชาการแพทย์เขต* 11, 32(4), 1451-1462.
- พวงรัตน์ ทวีรัตน์. (2543). *วิธีการวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์และสังคมศาสตร์ (พิมพ์ครั้งที่ 7)*. กรุงเทพมหานคร : สำนักทดสอบทางการศึกษาและจิตวิทยา มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.
- วาสนา เชื้อนแก้ว. (2553). ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุจราจรในช่วงเทศกาล และผลกระทบของจังหวัดแพร่ ปี 2551-2553. *วารสาร สาธารณสุขล้านนา กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข*.
- อุษา บิ๊กกันส์. (2557). การณรงค์เพื่อแก้ปัญหาพฤติกรรมเมาแล้วขับรถจักรยานยนต์ของวัยรุ่น. *วารสาร นิเทศศาสตร์และนวัตกรรมนิด้า*.