



ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน
จากการขับขีรถจักรยานยนต์ ในประชาชนตำบลวาริชภูมิ
อำเภовาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร

วิทยานิพนธ์
ของ
ธีรสิทธิ์ แดงน้อย

เสนอต่อมหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาหลักสูตร
ปริญญาสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสาธารณสุขศาสตร์

พฤษภาคม 2568

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร

ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน
จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในประชาชนตำบลวาริชภูมิ
อำเภовาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร

วิทยานิพนธ์
ของ
ธีรสิทธิ์ แดงน้อย

เสนอต่อมหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร เพื่อเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาหลักสูตร
ปริญญาสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต สาขาวิชาสาธารณสุขศาสตร์
พฤษภาคม 2568
ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร

FACTORS ASSOCIATED WITH ROAD ACCIDENT PREVENTION
BEHAVIORS AMONG RESIDENTS OF WARITCHAPHUM SUBDISTRICT
WARITCHAPHUM DISTRICT SAKON NAKHON PROVINCE

BY

TEERASIT DANGNOY

A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for
The Master of Public Health Program in Public Health
at Sakon Nakhon Rajabhat University

May 2025

All Rights Reserved by Sakon Nakhon Rajabhat University



ใบรับรองวิทยานิพนธ์
มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร
ปริญญาสาธาณสุขศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาสาธาณสุขศาสตร์

ชื่อเรื่องวิทยานิพนธ์ ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ในประชาชนตำบลวาริชภูมิ อำเภวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร

ชื่อผู้ทำวิทยานิพนธ์ อีรสิทธิ์ แดงน้อย

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์

..... ประธานกรรมการสอบ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พลากร สืบสำราญ) ผู้ทรงคุณวุฒิ

..... กรรมการสอบและ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ณิรานุช วรโสง) ประธานที่ปรึกษา
วิทยานิพนธ์

..... กรรมการสอบ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.จิราภรณ์ จำปาจันทร์) แต่งตั้งเพิ่มเติม

..... กรรมการสอบ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ศศิวรรณ ทศนเอี่ยม) แต่งตั้งเพิ่มเติม

คณะกรรมการบริหารหลักสูตรรับรองแล้ว

บัณฑิตวิทยาลัยรับรองแล้ว

.....
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นภาพร อินสิน)
ประธานหลักสูตร
มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร

.....
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สุรศักดิ์ แสนทวีสุข)
ผู้อำนวยการบัณฑิตวิทยาลัย
มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร

เมื่อวันที่ 9 เดือน พฤษภาคม พ.ศ. 2568
ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร

ประกาศคุณูปการ

วิทยานิพนธ์ฉบับนี้สำเร็จลุล่วงได้อย่างดี ด้วยความกรุณาและความช่วยเหลือเป็นอย่างดีจาก ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ณิรณช วรโธสง ประธานกรรมการที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์ ที่กรุณาแนะนำ เสนอแนะ และตรวจแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ด้วยความเอาใจใส่ตลอดมา ตั้งแต่เริ่มต้นจนสำเร็จเรียบร้อย ผู้วิจัยขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูง และขอกราบขอบพระคุณคณาจารย์ทุกท่านที่ได้ช่วยเหลือและประสิทธิ์ประสาทวิชา อบรม สั่งสอน ให้ความรู้ คุณธรรม จริยธรรม ตลอดหลักสูตร ซึ่งผู้วิจัยได้นำมาประยุกต์ใช้ในการทำการศึกษาวิจัยในครั้งนี้เป็นอย่างดี

ขอขอบคุณผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ศศิวรรณ ทศนเอี่ยม ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.นำพร อินสิน และผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.กาญจนา วงษ์สวัสดิ์ ที่กรุณาเป็นกรรมการสอบเค้าโครงวิทยานิพนธ์ พร้อมให้ข้อเสนอแนะรวมทั้งข้อคิดเห็นที่เป็นประโยชน์ เพื่อปรับปรุงการศึกษาวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ให้มีความสมบูรณ์

ขอขอบคุณผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.จิราภรณ์ จำปาจันทร์ ดร.พรศักดิ์ ฤาไกรศรี และคุณยุพิน แสนดวง ที่กรุณาตรวจสอบความตรงเชิงเนื้อหาของเครื่องมือ และให้ข้อเสนอแนะที่เป็นประโยชน์ในการปรับปรุงเครื่องมือในการทำวิจัยให้มีความถูกต้องและสมบูรณ์ยิ่งขึ้น

ขอขอบคุณ โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านดงคำโพธิ์ ตำบลปลาไหล อำเภовาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร ที่กรุณาเป็นพื้นที่ในการทดลองเครื่องมือวิจัยในครั้งนี้

ขอขอบคุณสำนักงานสาธารณสุขอำเภовาริชภูมิ เทศบาลตำบลวาริชภูมิ องค์การบริหารส่วนตำบลวาริชภูมิ โรงพยาบาลวาริชภูมิ ที่ให้ความกรุณาอำนวยความสะดวกในการศึกษาวิทยานิพนธ์ในครั้งนี้

คุณค่าและประโยชน์จากวิทยานิพนธ์ฉบับนี้ ผู้วิจัยขอมอบแด่บิดา มารดาของผู้วิจัย บุรพาจารย์ทุกท่าน และขอขอบคุณผู้ที่มีส่วนเกี่ยวข้องทุกท่านที่ได้กล่าวนามที่มีส่วนร่วมและให้ความช่วยเหลือในการศึกษาวิทยานิพนธ์ฉบับนี้บรรลุผลสำเร็จด้วยดี

ธีรสิทธิ์ แดงน้อย

ชื่อเรื่อง	ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในประชาชนตำบลวาริชภูมิ อำเภวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร
ผู้วิจัย	ธีรสิทธิ์ แดงน้อย
กรรมการที่ปรึกษา	ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ณิรุช วรโธสง
ปริญญา	ส.ม. (สาธารณสุขศาสตร์)
สถาบัน	มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร
ปีที่พิมพ์	2568

บทคัดย่อ

การศึกษาวิจัยในครั้งนี้เป็นเชิงวิเคราะห์แบบภาคตัดขวาง มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมและปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในประชาชนตำบลวาริชภูมิ อำเภวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร กลุ่มตัวอย่างมีจำนวน 345 คน ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเป็นระบบ เก็บรวบรวมข้อมูลด้วยแบบสอบถาม วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปและพฤติกรรมโดยใช้สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ความถี่ ร้อยละ ค่าต่ำสุด ค่าสูงสุด ค่าเฉลี่ยส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ค่ามัธยฐานและพิสัยระหว่างควอไทล์ และวิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ด้วยสถิติอนุमान ได้แก่ สถิติไคสแควร์ และสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์สเปียร์แมน

ผลการวิจัยพบว่า

1. กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง ร้อยละ 64.35 มีอายุเฉลี่ย 53 ปี (S.D.=8.24) ส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาประถมศึกษา ร้อยละ 40.28 และมีประสบการณ์ขับขี่มากกว่า 10 ปี ร้อยละ 81.16
2. กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับสูง ร้อยละ 87.82 และระดับปานกลาง ร้อยละ 12.18
3. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของประชาชนตำบลวาริชภูมิ อำเภวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร คือ อายุ ($p < 0.05$) รายได้ ($p < 0.05$) ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ($p < 0.01$) และการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน ($p < 0.01$)

ผลการวิจัยสามารถใช้เป็นพื้นฐานในการวางแผนมาตรการเพิ่มความปลอดภัยทางถนน และพัฒนานโยบายที่มีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ให้ปลอดภัยยิ่งขึ้น

คำสำคัญ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ รถจักรยานยนต์ ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์

TITLE	Factors Associated with Road Accident Prevention Behaviors among Residents of Waritchaphum Subdistrict Waritchaphum District Sakon Nakhon Province
AUTHOR	Teerasit Dangnoy
ADVISORS	Asst. Prof. Dr. Neeranute Wontaisong
DEGREE	M.P.H. (Master of Public Health)
INSTITUTION	Sakon Nakhon Rajabhat University
YEAR	2025

ABSTRACT

This cross-sectional analytical study aimed to examine behaviors and factors associated with road accident prevention behaviors among motorcycle riders in Waritchaphum Subdistrict, Waritchaphum District, Sakon Nakhon Province. The sample comprised 345 participants selected through systematic random sampling. Data were collected using questionnaires. General information and behaviors were analyzed using descriptive statistics, including frequency, percentage, minimum, maximum, mean, standard deviation, median, and interquartile range. Factors associated with road accident prevention behaviors among motorcycle riders were analyzed using inferential statistics, including chi-square test and Spearman's correlation coefficient.

The findings were as follows:

1. The majority of participants were female (64.35%), with a mean age of 53 years (S.D.=8.24). Most had primary education (40.28%) and more than 10 years of riding experience (81.16%).
2. Participants demonstrated high levels of road accident prevention behaviors among motorcycle riders (87.82%) and moderate levels (12.18%)
3. Factors significantly associated with road accident prevention behaviors among motorcycle riders in Waritchaphum Subdistrict, Waritchaphum District, Sakon Nakhon Province were age ($p < 0.05$), income ($p < 0.05$), knowledge of traffic laws ($p < 0.01$), and perception of road accidents ($p < 0.01$)

The findings can support road safety planning and policy development to effectively reduce accidents and enhance community safety.

Keywords: Road Accident Prevention Behavior, Motorcycle, Associated Factor

มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี

สารบัญ

บทที่		หน้า
1	บทนำ.....	1
	ภูมิหลัง.....	1
	คำถามของการวิจัย.....	2
	ความมุ่งหมายของการวิจัย.....	4
	สมมติฐานของการวิจัย.....	5
	ความสำคัญของการวิจัย.....	5
	ขอบเขตของการวิจัย.....	6
	กรอบแนวคิดของการวิจัย.....	7
	นิยามศัพท์เฉพาะ.....	9
2	เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	13
	แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรม.....	14
	ความหมายของพฤติกรรม.....	14
	การจัดประเภทพฤติกรรม.....	14
	พฤติกรรมสุขภาพ.....	15
	การจำแนกพฤติกรรมสุขภาพ.....	16
	ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมสุขภาพ.....	17
	อุบัติเหตุทางถนน.....	18
	นิยามและความหมายของอุบัติเหตุทางถนน.....	18
	ระบาดวิทยาการเกิดเกิดอุบัติเหตุในประเทศไทย.....	20
	ปัจจัยเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน.....	22
	แนวทางการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน.....	26
	แนวคิดและทฤษฎีแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ (Health Belief Model).....	31
	แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ.....	31
	องค์ประกอบของแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ.....	32
	งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	37

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
งานวิจัยภายในประเทศ.....	37
งานวิจัยต่างประเทศ.....	45
3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	49
รูปแบบการวิจัย.....	49
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	49
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	53
การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	57
การวิเคราะห์ข้อมูล.....	58
สถิติที่ใช้ในการวิจัย.....	59
ข้อพิจารณาทางจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์.....	61
4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	64
ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	64
5 สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....	86
สรุปผล.....	86
อภิปราย.....	90
ข้อเสนอแนะ.....	96
บรรณานุกรม.....	98
ภาคผนวก.....	107
ภาคผนวก ก หนังสือขอความอนุเคราะห์.....	108
ภาคผนวก ข รายนามผู้เชี่ยวชาญ.....	116
ภาคผนวก ค เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	118
ภาคผนวก ง ค่าคุณภาพเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	129
ภาคผนวก จ หนังสือรับรองจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์.....	156
ประวัติย่อของผู้วิจัย.....	158

บัญชีตาราง

ตาราง	หน้า
1 การสังเคราะห์งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุทางถนน.....	47
2 จำนวนประชากรและขนาดตัวอย่างในแต่ละหมู่บ้าน ตำบลวาริชภูมิ อำเภอวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร.....	52
3 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามข้อมูลทั่วไป (n=345)	64
4 จำนวนและร้อยละอายุการใช้งาน สภาพรถจักรยานยนต์ (n=345)	67
5 จำนวนและร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามข้อมูลด้านสภาพถนนและสิ่งแวดล้อม (n=345)	68
6 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับของสภาพถนนและ สิ่งแวดล้อม ที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ (n=345) ...	69
7 จำนวนและร้อยละ ของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความรู้เกี่ยวกับ กฎหมายจราจร (n=345).....	70
8 ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ของกลุ่มตัวอย่าง (n=345)	72
9 จำนวนและร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกรายชื่อตามการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน ตามแนวคิด แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ (n=345)	73
10 ระดับการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน ตามแนวคิดแบบแผนความเชื่อ ด้านสุขภาพ (n=345)	78
11 จำนวนและร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน พฤติกรรมการป้องกัน อุบัติเหตุทางถนน จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ (n=345)	79
12 ระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ (n=345)	82
13 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับพฤติกรรมการป้องกัน อุบัติเหตุทางถนน โดยใช้สถิติสหสัมพันธ์ไคสแคว์.....	82
14 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์สเปียร์แมนระหว่างปัจจัยระดับบุคคล สภาพรถ จักรยานยนต์ ปัจจัยด้านสภาพถนนและสิ่งแวดล้อม ความรู้เกี่ยวกับกฎหมาย จราจร การรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ (n=345)	85

บัญชีภาพประกอบ

ภาพประกอบ

หน้า

1	กรอบแนวคิดของการวิจัย.....	8
---	----------------------------	---

มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี

บทที่ 1

บทนำ

1. ภูมิหลัง

อุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสำคัญที่ก่อให้เกิดความสูญเสียในระดับโลกและเนื่องจากการเกิดอุบัติเหตุทางถนนไม่เพียงแต่สร้างความเสียหายต่อทรัพย์สินและสุขภาพของผู้ประสบเหตุเท่านั้น แต่ยังส่งผลกระทบต่อชีวิตและความเป็นอยู่ของครอบครัวผู้ประสบเหตุ การสูญเสียแรงงานที่มีศักยภาพ และเพิ่มภาระให้กับระบบสาธารณสุข ในการให้บริการรักษาพยาบาลผู้บาดเจ็บและผู้พิการจากอุบัติเหตุ (ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, 2561) องค์การสหประชาชาติจึงได้กำหนดเป้าหมายด้านความปลอดภัยทางถนนเป็นส่วนหนึ่งของการพัฒนาอย่างยั่งยืน (Sustainable Development Goals : SDGs) โดยตั้งเป้าหมายที่จะลดอัตราผู้เสียชีวิตและบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางถนนร้อยละ 50 ภายในปี พ.ศ.2573 รายงานการบาดเจ็บและสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร มีแนวโน้มเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะในประเทศกำลังพัฒนา จากฐานข้อมูลจากประเทศต่างๆ ทั่วโลกในปี 2566 พบว่าอัตราผู้เสียชีวิตบนท้องถนนทั่วโลกสูงถึง 1.19 ล้านคนต่อปี (World Health Organization, 2023)

ประเทศไทยแม้ว่าจะมีการดำเนินการเพื่อแก้ไขปัญหาอย่างต่อเนื่อง แต่ปัญหาอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนนก็ยังเป็นสาเหตุของการเสียชีวิตลำดับต้นๆ ของประเทศ (ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน, 2561) ซึ่งส่งผลกระทบต่อเศรษฐกิจและสังคมของประเทศ โดยคิดเป็นค่าความสูญเสียทางเศรษฐกิจที่เกิดขึ้นปีละกว่า 200,000 ล้านบาท สถิติในปี พ.ศ. 2566 ประเทศไทย มีรายงานอุบัติเหตุทางถนนทั่วประเทศจำนวน 865,038 ครั้ง โดยมีผู้เสียชีวิต 14,066 คน บาดเจ็บ 807,690 และทุพพลภาพ 196 คน เป็นเพศชาย ร้อยละ 60.38 เพศหญิง ร้อยละ 39.62 พบมากที่สุดในช่วงอายุ 36-60 ปี ร้อยละ 29.15 รองลงมาคือ อายุ 25-35 ปี ร้อยละ 19.48 และอายุ 15-19 ปี ร้อยละ 12.72 (รายงานของศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน, 2566) ส่วนข้อมูลจากคลังสุขภาพ Health data center (HDC) กระทรวงสาธารณสุข พ.ศ. 2561-2565 พบในกลุ่มอายุ 15-19 ปีมากที่สุด ร้อยละ 16.87 รองลงมาคือ กลุ่มอายุ 20-24 ปี ร้อยละ 11.11 โดยยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือ รถจักรยานยนต์เช่นเดียวกัน ประเด็นที่น่าสนใจคือช่วงอายุในการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า เกิดในช่วงวัยทำงานมากที่สุด โดยผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่เกิดจากรถจักรยานยนต์มากที่สุด ร้อยละ 90.54 ขณะที่ผู้เสียชีวิตจากรถยนต์ พบเพียงร้อยละ 9.46 ผู้ใช้ถนนอื่น ๆ ร้อยละ 2.32 เมื่อพิจารณาถึง

สาเหตุของอุบัติเหตุจากการขับขี่ยานพาหนะ มากที่สุด คือ การขับเร็ว รองลงมาคือ การขับรดตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด ซึ่งนอกจาก 2 สาเหตุดังกล่าว ยังมีสาเหตุอื่น ๆ เช่น อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากสภาพแวดล้อม สัญญาณไฟจราจรและป้ายบอกทางไม่ชัดเจน ระบบห้ามล้อและระบบไฟขัดข้อง เป็นต้น (Office of Transport and Traffic Policy and Planning, 2019) ส่วนการศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับอุบัติเหตุทางถนน พบทั้งปัจจัยปัจจัยเสี่ยงและปัจจัยป้องกัน เช่น การศึกษาในพื้นที่เขตเมือง เทศบาลนครสุราษฎร์ธานี ระหว่างปี พ.ศ. 2561–2564 พบว่ากลุ่มที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดเป็นเพศชาย ร้อยละ 50.5 และอยู่ในช่วงวัยทำงานอายุ 36–60 ปี ร้อยละ 27.0 และมากกว่าหนึ่งในสี่ของผู้ประสบอุบัติเหตุมีประวัติการดื่มแอลกอฮอล์ และไม่สวมหมวกนิรภัย จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์พบว่า เพศ อายุ การศึกษาพยาบาล การดื่มแอลกอฮอล์ ประเภทของผู้ใช้ถนน ยานพาหนะที่ใช้ และประเภทถนน มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$) (อรุณา มลยาภรณ์ และคณะ, 2566) ส่วนปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($p < 0.05$) ได้แก่ ปัจจัยด้านยานพาหนะ ผู้ขับขี่ และถนนสิ่งแวดล้อมรอบข้าง (จตุภพ ดิษผล, 2564) ข้อมูลดังกล่าวสะท้อนให้เห็นปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุทางถนน คือ 1) ด้านบุคคล พบว่ามีพฤติกรรมเสี่ยงขาดความตระหนัก ความศรัทธาและความประมาท 2) ปัจจัยด้านยานพาหนะ ได้แก่ การขาดการบำรุงรักษา การดัดแปลงสภาพรถ 3) ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม ซึ่งมีความแตกต่างกันในแต่ละบริบทพื้นที่

จากการทบทวนงานวิจัย ส่วนใหญ่ใช้กรอบแนวคิดทฤษฎีแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ (Health Belief Model) ของเบคเกอร์และไมแมน (1975) ในการวิเคราะห์พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน เนื่องจากเป็นแนวคิดที่สามารถอธิบายพฤติกรรมสุขภาพของบุคคลได้อย่างครอบคลุม โดยเฉพาะพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับการป้องกันหรือการหลีกเลี่ยงความเสี่ยง แนวคิดนี้ประกอบด้วยองค์ประกอบสำคัญ ได้แก่ การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรค และสิ่งกระตุ้นให้เกิดพฤติกรรม ซึ่งทั้งหมดล้วนมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจของบุคคลว่าจะกระทำพฤติกรรมป้องกันหรือไม่ ในการศึกษาพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ แนวคิด Health Belief Model ช่วยให้สามารถเข้าใจว่าผู้ขับขี่จะเลือกปฏิบัติตนอย่างปลอดภัย เช่น การสวมหมวกนิรภัยหรือไม่ ขึ้นอยู่กับระดับการรับรู้ในแต่ละมิติ เช่น หากผู้ขับขี่ตระหนักว่าตนเองมีความเสี่ยงสูงต่อการเกิดอุบัติเหตุ (รับรู้โอกาสเสี่ยง) และเห็นว่าหากเกิดอุบัติเหตุจะส่งผลร้ายแรง (รับรู้ความรุนแรง) ก็จะมีแนวโน้มแสดงพฤติกรรมที่ปลอดภัยมากขึ้น โดยเฉพาะเมื่อเขาเชื่อว่าการปฏิบัติตามกฎจราจรหรือการขับอย่างระมัดระวังจะช่วยลดความเสี่ยงได้ (รับรู้ประโยชน์) และในขณะเดียวกันต้องไม่รู้สึกว่าการป้องกันนั้นยุ่งยากหรือมีข้อจำกัด

มากเกินไป (รับรู้อุปสรรค) สิ่งกระตุ้นจากภายนอก เช่น การเห็นข่าวอุบัติเหตุหรือการรณรงค์ในชุมชน ก็สามารถกระตุ้นให้บุคคลเกิดการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมได้ สอดคล้องกับการศึกษาของวรรณ อัมจิตต์ และคณะ (2562) พบว่าการรับรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้แก่ การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์ในการปฏิบัติตนเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ การรับรู้อุปสรรคและการรับรู้ความสามารถของตนเองต่อการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

บริบทพื้นที่อำเภอวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร เป็นสังคมกึ่งเมืองกึ่งชนบท ข้อมูลสถิติในปีงบประมาณ 2567 มีจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน จำนวน 24 คน คิดเป็นอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนอยู่ที่ 45.68 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน ซึ่งสูงกว่าค่าเป้าหมายที่สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสกลนครกำหนด อยู่ที่ 22.5 คนต่อประชากรหนึ่งแสนคน จากการวิเคราะห์รายงานผู้เสียชีวิต พบว่าส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ร้อยละ 79.16 อายุเฉลี่ย 41.79 ปี เกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มากที่สุดร้อยละ 91.66 มีสาเหตุจากการชนกับคูกรณี ร้อยละ 66.66 ขับรถเสียหลักลงข้างทางเอง ไม่มีคูกรณี ร้อยละ 25.00 เมื่อจำแนกผู้เสียชีวิตในตำบลวาริชภูมิ พบว่ามีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 8 ราย คิดเป็นร้อยละ 33.33 เป็นกลุ่มอายุ 40-70 ปี ร้อยละ 75 (ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอวาริชภูมิ, 2567) ข้อมูลดังกล่าวเมื่อนำรายงานมาวิเคราะห์ พบว่าส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจากการพฤติกรรมการขับขี่ เช่น การขับรถเร็ว การไม่สวมหมวกกันน็อก การขับขี่หลังดื่มแอลกอฮอล์ รวมถึงการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร และพบสาเหตุจากสภาพแวดล้อม เช่น ถนนชำรุด ทางโค้งที่ไม่มีป้ายบอกทางหรือไฟส่องสว่าง และการขาดการบำรุงรักษารถจักรยานยนต์ เมื่อนำมาเปรียบเทียบกับสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในระดับประเทศ พบมากในกลุ่มอายุวัยทำงานและวัยสูงอายุ สอดคล้องกับการเปลี่ยนแปลงทางโครงสร้างพีรามิดประชากรของประเทศไทยในปัจจุบันที่กำลังเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ วัยเด็กและวัยเรียนมีจำนวนลดลง ขณะที่สัดส่วนวัยผู้ใหญ่ อายุ 40-59 ปีมากที่สุดและจะกลายเป็นวัยผู้สูงอายุในอนาคต ขณะที่การศึกษาพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่ศึกษาในกลุ่มนักเรียนและกลุ่มประชาชนทั่วไป และบริบทพื้นที่เขตเมือง ดังนั้นการศึกษารังนี้ จึงมุ่งเน้นในกลุ่มวัยผู้ใหญ่และผู้สูงอายุ เกี่ยวกับปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในประชาชนตำบลวาริชภูมิ อำเภอวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร โดยใช้กรอบแนวคิดทฤษฎีแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ (Health Belief Model) ซึ่งผลการศึกษาที่ได้ เป็นข้อมูลให้หน่วยงานที่

เกี่ยวข้องในพื้นที่ เช่น หน่วยบริการด้านสุขภาพ หน่วยงานท้องถิ่น งานด้านจราจร ให้ครอบคลุม ปัจจัยหรือสาเหตุ ต่อการนำไปจัดการหรือจัดทำโครงการลดความเสี่ยงและป้องกันอุบัติเหตุ ทางถนนในอำเภวาริชภูมิ และพื้นที่อื่นที่มีบริบทใกล้เคียงกัน

2. คำถามของการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้กำหนดคำถามของการวิจัยไว้ ดังนี้

1. พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของ ประชาชนตำบลวาริชภูมิอยู่ในระดับใด
2. ปัจจัยส่วนบุคคล (เพศ อายุ อาชีพ ประสบการณ์ขับขี่ การมีใบอนุญาตขับขี่) มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์หรือไม่
3. การรับรู้ความเสี่ยง ความรุนแรง ประโยชน์ และอุปสรรค มีความสัมพันธ์กับ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์หรือไม่
4. สภาพแวดล้อมด้านถนนและปัญหายานพาหนะมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการ ป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์หรือไม่
5. ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์หรือไม่

3. ความมุ่งหมายของการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้กำหนดความมุ่งหมายของการวิจัยไว้ ดังนี้

ความมุ่งหมายหลัก

1. เพื่อศึกษาระดับพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของประชาชน ตำบลวาริชภูมิ อำเภวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร
 2. เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของประชาชน ตำบลวาริชภูมิ อำเภวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร
- ความมุ่งหมายรอง

1. เพื่อศึกษาปัจจัยระดับบุคคล ที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของประชาชน ตำบลวาริชภูมิ อำเภวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร

2. เพื่อศึกษาปัจจัยการรับรู้ความเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้ประโยชน์ และการรับรู้อุปสรรค ที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ของประชาชน ตำบลวาริชภูมิ อำเภวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร

3. เพื่อศึกษาเพื่อศึกษาปัจจัยจากสภาพแวดล้อมและยานพาหนะ ที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ ของประชาชนตำบลวาริชภูมิ อำเภวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร

4. เพื่อศึกษาความรู้เรื่องกฎจราจร จากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ของประชาชนตำบลวาริชภูมิ อำเภวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร

4. สมมติฐานของการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ตั้งสมมติฐานของการวิจัยไว้ ดังนี้

1. ปัจจัยด้านเพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ รายได้ ประสบการณ์ขับซึ่การมีใบอนุญาตขับซึ่ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประชาชนตำบลวาริชภูมิ
2. การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้ประโยชน์ และการรับรู้อุปสรรค มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประชาชนตำบลวาริชภูมิ
3. ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประชาชนตำบลวาริชภูมิ
4. สภาพแวดล้อมทางกายภาพและสิ่งแวดล้อม มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประชาชนตำบลวาริชภูมิ

5. ความสำคัญของการวิจัย

ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้กำหนดความสำคัญของการวิจัย ไว้ดังนี้

1. เป็นการศึกษาข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของของประชาชนวัยผู้ใหญ่และผู้สูงอายุ ซึ่งในปัจจุบันประเทศไทยเข้าสู่สังคมผู้สูงอายุ การศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของประชาชนกลุ่มนี้จะช่วยให้เข้าใจรูปแบบพฤติกรรมการขับซึ่และปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุได้มากขึ้นเพื่อนำไปใช้ในการรณรงค์ป้องกัน และแก้ไขปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้นจากพฤติกรรมเสี่ยงในการใช้รถใช้ถนน

2. ผลการวิจัยสามารถใช้เป็นพื้นฐานในการวางแผนมาตรการเพิ่มความปลอดภัยทางถนน ออกแบบโปรแกรมอบรม และพัฒนานโยบายที่มีประสิทธิภาพในการลดอุบัติเหตุ รวมถึงการปรับปรุงสภาพแวดล้อมการจราจรในพื้นที่ให้ปลอดภัยยิ่งขึ้น

3. การพัฒนาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประชาชนที่ดีขึ้น อาจช่วยลดอุบัติเหตุทางถนน ลดการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน ซึ่งเป็นปัญหาที่สำคัญของพื้นที่

6. ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้กำหนดขอบเขตของการวิจัยไว้ ดังนี้

1. ขอบเขตด้านประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1.1 ประชากร ที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ ประชาชนที่มีอายุตั้งแต่ 40 ปีขึ้นไป ที่อาศัยอยู่ในพื้นที่ตำบลวาริชภูมิ อำเภวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร ทั้ง 20 หมู่บ้าน จำนวน 6,948 คน (สำนักงานสาธารณสุขอำเภวาริชภูมิ, 2567)

1.2 กลุ่มตัวอย่าง คือ ประชาชนที่มีอายุตั้งแต่ 40 ปีขึ้นไป เป็นผู้ขับขี่ที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นประจำในชีวิตประจำวัน และอาศัยอยู่ในพื้นที่ตำบล วาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร จำนวน 345 คน ซึ่งได้มาโดยใช้วิธีการคำนวณกลุ่มตัวอย่างการประมาณค่าเฉลี่ยของประชากรที่แน่นอน จากสูตรการหาขนาดตัวอย่างของแดเนียล (Daniel, 1995)

2. ขอบเขตด้านตัวแปร

2.1 ตัวแปรอิสระ ได้แก่

2.1.1 ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา อาชีพหลัก รายได้ การมีใบอนุญาตขับขี่ ปัญหาสุขภาพ ประสบการณ์ขับขี่

2.1.2 ปัจจัยด้านยานพาหนะ ได้แก่ อายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์ สภาพของรถจักรยานยนต์

2.1.3 ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม ได้แก่ สภาพพื้นผิวถนน ไฟส่องสว่าง ข้างทาง เครื่องหมายจราจร จุดเสี่ยงอุบัติเหตุ สภาพแวดล้อมข้างถนน

2.1.4 ปัจจัยด้านความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ได้แก่ การเข้าใจกฎหมายจราจรทั่วไป ความรู้เกี่ยวกับเครื่องหมายและสัญญาณจราจร

2.1.5 ปัจจัยด้านการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ได้แก่ การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ การรับรู้อุปสรรคต่อการป้องกันอุบัติเหตุ

2.2 ตัวแปรตาม ได้แก่

2.2.1 พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
ของประชาชน ตำบลวาริชภูมิ อำเภวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร

3. ขอบเขตด้านเนื้อหา

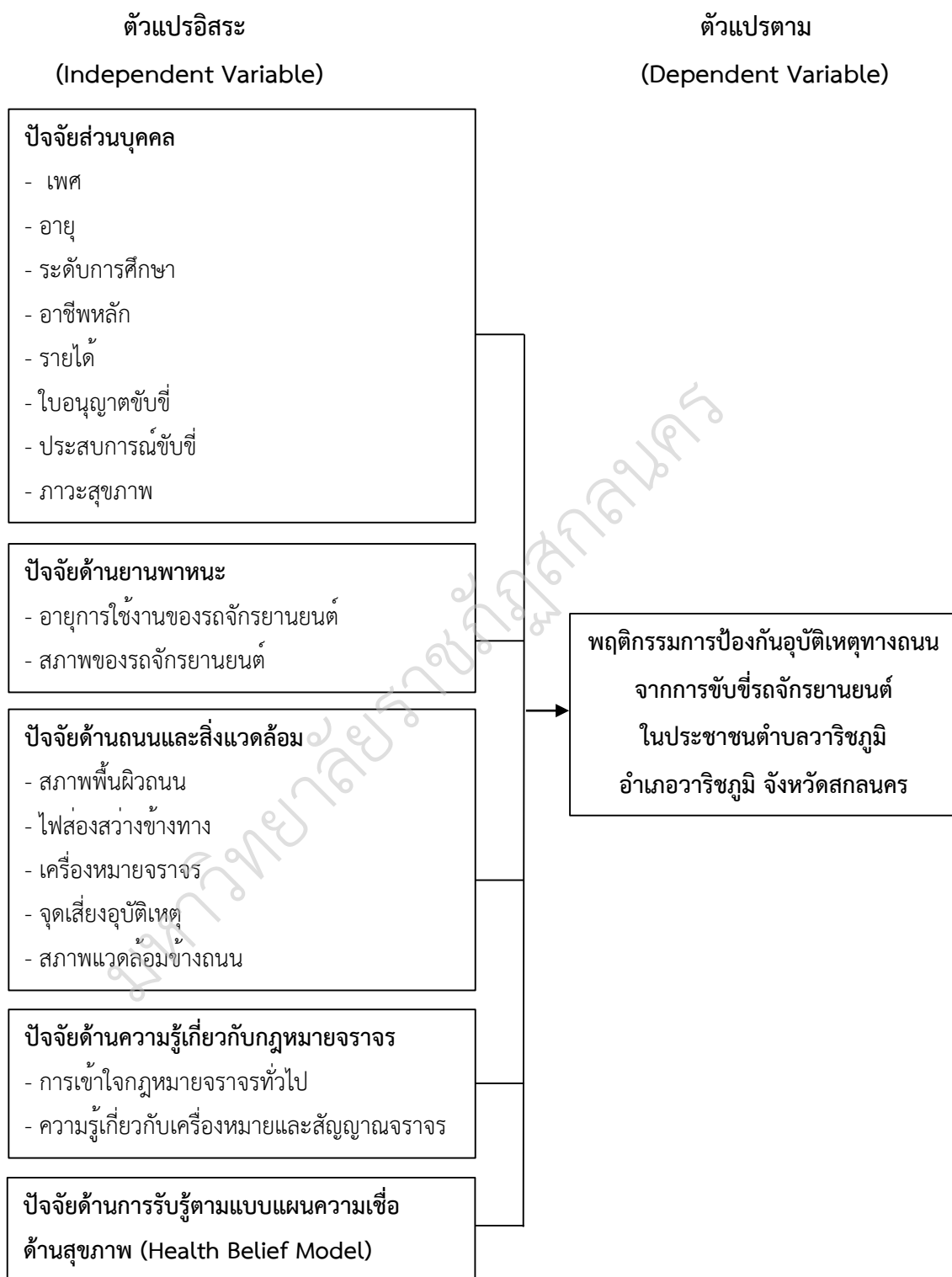
ขอบเขตด้านเนื้อหา ครอบคลุมแนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรม ความหมายของ
พฤติกรรม การจัดประเภทพฤติกรรม พฤติกรรมสุขภาพ การจำแนกพฤติกรรมสุขภาพ ปัจจัยที่มี
ความสัมพันธ์กับพฤติกรรมสุขภาพ แนวคิดและทฤษฎีเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน นิยามและ
ความหมายของอุบัติเหตุทางถนน ระบาดวิทยาการเกิดอุบัติเหตุในประเทศไทย ปัจจัยเสี่ยง
ของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน แนวทางการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน แนวคิดและทฤษฎี
แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ (Health Belief Model) องค์ประกอบของแบบแผนความเชื่อ
ด้านสุขภาพ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

4. ขอบเขตด้านระยะเวลา

ผู้วิจัยใช้ระยะเวลาในการศึกษาวิจัย อยู่ในช่วงเดือนธันวาคม 2567 ถึง เดือน
พฤษภาคม 2568

7. กรอบแนวคิดของการวิจัย

งานวิจัยเรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากการ
ขับขี่รถจักรยานยนต์ ในประชาชนตำบลวาริชภูมิ อำเภวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร จากการศึกษา
และทบทวนงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ผู้วิจัยได้นำแนวคิดทฤษฎีแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ
(Health Belief Model) ประกอบไปด้วย การรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้
ประโยชน์ และการรับรู้อุปสรรค สรุปเป็นกรอบแนวคิดของการวิจัย ดังภาพประกอบ 1



ภาพประกอบ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

8. นิยามศัพท์เฉพาะ

ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้นิยามศัพท์เฉพาะไว้ ดังนี้

1. รถจักรยานยนต์ หมายถึง ยานพาหนะที่ใช้เครื่องยนต์ขับเคลื่อนและมีสองล้อเป็นหลัก ซึ่งประชาชนใช้สำหรับการเดินทางในชีวิตประจำวันหรือเพื่อวัตถุประสงค์ส่วนตัว มีทั้งรถจักรยานยนต์สำหรับขี่ทั่วไปรถจักรยานยนต์แบบสปอร์ต และรถจักรยานยนต์บิ๊กไบค์ โดยต้องมีการจดทะเบียนตามกฎหมายจราจร
2. อุบัติเหตุทางถนน หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นบนถนนของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในพื้นที่ตำบลวาริชภูมิ ประกอบไปด้วย การชนกันระหว่างยานพาหนะ การชนคนเดินเท้า การพลิกคว่ำ การชนกับสิ่งกีดขวาง ส่งผลให้เกิดความเสียหายต่อชีวิต ทรัพย์สิน หรือทำให้ได้รับบาดเจ็บ
3. พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน หมายถึง การกระทำหรือวิธีการที่ประชาชนในตำบลวาริชภูมิ ใช้เพื่อป้องกันหรือลดความเสี่ยงจากอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งรวมถึงการสวมหมวกนิรภัย การปฏิบัติตามกฎจราจร การขับขี่ในความเร็วที่กำหนด การไม่ดื่มแอลกอฮอล์ ก่อนขับรถ การตรวจสอบยานพาหนะก่อนใช้งาน และการใช้สัญญาณเตือนในการเปลี่ยนเลน หรือจอดรถ
4. ปัจจัยด้านบุคคล หมายถึง องค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับลักษณะเฉพาะตัวของ ผู้ขับขี่หรือผู้ใช้งานในตำบลวาริชภูมิ ซึ่งส่งผลต่อพฤติกรรมการขับขี่และการป้องกันอุบัติเหตุ ประกอบไปด้วย เพศ อายุ ประสบการณ์ในการขับขี่ ระดับการศึกษา และพฤติกรรมการขับขี่ โดยปัจจัยเหล่านี้มีผลต่อการตัดสินใจ การตอบสนองต่อสถานการณ์ และความระมัดระวังในการขับขี่
5. สภาพแวดล้อม หมายถึง สภาพทางกายภาพ สิ่งแวดล้อมและระบบจราจรที่เกี่ยวข้องกับการจราจรในพื้นที่ตำบลวาริชภูมิ ประกอบไปด้วย สภาพถนนที่มีหลุมบ่อ สัญญาณจราจรที่ชัดเจนหรือขาดหายไป ป้ายบอกทางที่ไม่ชัดเจน ความหนาแน่นของการจราจรที่สูง สภาพภูมิอากาศที่ไม่เหมาะสม เช่น ฝนตกหนักหรือหมอกหนา เป็นต้น
6. ปัจจัยด้านยานพาหนะ หมายถึง สภาพและคุณลักษณะของรถจักรยานยนต์ที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการขับขี่ ซึ่งรวมถึงสภาพทางกายภาพของยานพาหนะ ประกอบไปด้วย ระบบเบรก ระบบไฟส่องสว่าง สภาพยาง กระงะมองข้างที่สมบูรณ์ อายุการใช้งานของยานพาหนะ การบำรุงรักษาตรวจเช็คสภาพรถ เปลี่ยนถ่ายน้ำมันเครื่อง และการต่อภาษีรถจักรยานยนต์ทุกปี เป็นต้น

7. ปัจจัยด้านการรับรู้ต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากรถจักรยานยนต์ หมายถึง องค์ประกอบที่เกี่ยวข้องกับความเชื่อ ความรู้สึก หรือการประเมินของบุคคลเกี่ยวกับความเสี่ยง หรือโอกาสในการเกิดอุบัติเหตุ ในพื้นที่ตำบลวาริชภูมิ การรับรู้เหล่านี้ส่งผลต่อพฤติกรรม การป้องกัน ประกอบไปด้วย การรับรู้ความเสี่ยง การรับรู้ถึงความรุนแรงของอุบัติเหตุ การรับรู้ถึง ประโยชน์ของการป้องกัน และการรับรู้อุปสรรค

7.1 การรับรู้ความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากรถจักรยานยนต์ หมายถึง ประชาชนมีตระหนักและประเมินโอกาสหรือความเป็นไปได้ในการเกิดอุบัติเหตุขณะ ขับขี่รถจักรยานยนต์ รวมถึงการรับรู้ถึงปัจจัยที่อาจเพิ่มความเสี่ยง ได้แก่ การขับขี่ด้วยความเร็วสูง การไม่สวมหมวกกันน็อก ความประมาท ความเหนื่อยล้า หรือพฤติกรรม การขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย ของตนเอง สภาพถนนที่ไม่ปลอดภัย และสภาพอากาศที่อาจส่งผลต่อการขับขี่ การจราจรที่แออัด พฤติกรรมของผู้ใช้ถนนคนอื่น หรือสภาพอากาศที่อาจส่งผลต่อการขับขี่ ได้แก่ ฝนตกถนนลื่น หมอกหนา

7.2 การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนนจากรถจักรยานยนต์ หมายถึง ประชาชนมีความเข้าใจและตระหนักเกี่ยวกับ ผลกระทบและความร้ายแรงของอุบัติเหตุทางถนน ที่เกิดจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ครอบคลุม ด้านร่างกาย ทำให้เกิดการบาดเจ็บ พิการ หรือ เสียชีวิต ด้านจิตใจ ความกลัวการขับขี่รถจักรยานยนต์ สูญเสียภาพลักษณ์หากเกิดกระดูกหัก หรือ เกิดความพิการ เป็นภาระครอบครัว รวมถึงผลกระทบต่อด้านเศรษฐกิจและสังคม เช่น ค่าใช้จ่าย ในการรักษาพยาบาล การขาดงาน การสูญเสียรายได้ เป็นต้น

7.3 การรับรู้ประโยชน์ต่อการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากรถจักรยานยนต์ หมายถึง ประชาชนมีความเข้าใจและตระหนักเกี่ยวกับ ผลดีของการใช้มาตรการป้องกันอุบัติเหตุ ทางถนน ได้แก่ การสวมหมวกกันน็อกช่วยลดความรุนแรงของการบาดเจ็บ การขับขี่ด้วยความเร็วที่เหมาะสมช่วยลดโอกาสเกิดอุบัติเหตุ การปฏิบัติตามกฎจราจรช่วยเพิ่มความปลอดภัย ทั้งต่อตนเองและผู้อื่น การใช้สัญญาณไฟเลี้ยวช่วยป้องกันการชนจากรถคันอื่น การตรวจสอบ สภาพรถก่อนขับขี่ช่วยลดความเสี่ยงที่เกิดจากรถเสียกะทันหัน รวมทั้งการเข้าร่วมโครงการ ป้องกันอุบัติเหตุช่วยให้เรียนรู้เทคนิคความปลอดภัยในการใช้รถ เป็นต้น

7.4 การรับรู้อุปสรรคต่อการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากรถจักรยานยนต์ หมายถึง ประชาชนมีความเข้าใจหรือตระหนักเกี่ยวกับ ปัจจัยที่เป็นอุปสรรคหรือข้อจำกัดที่ทำให้ บุคคลไม่สามารถปฏิบัติตามมาตรการป้องกันอุบัติเหตุได้อย่างเต็มที่ ได้แก่ ความไม่สะดวกในการ สวมหมวกกันน็อก ทำให้รู้สึกร้อน อึดอัด หรือไม่สะดวกในการพกพา การตรวจสอบสภาพรถก่อน ทำให้เสียเวลา และมีค่าใช้จ่ายในการซ่อมบำรุงรถหรืออุปกรณ์ความปลอดภัย การเร่งรีบในการ

เดินทาง ทำให้ละเลยการปฏิบัติตามกฎหมายที่ไม่เข้มงวด เช่น ผ่าไฟแดง หรือขับเร็ว เชื่อว่าอุบัติเหตุเป็นเรื่องของโชคชะตา ทำให้ละเลยมาตรการป้องกันการบังคับใช้ เป็นต้น

8. ประชาชน หมายถึง บุคคลที่มีอายุ 40 – 70 ปี ที่มีชื่อในทะเบียนบ้าน ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะหลักในชีวิตประจำวัน และอาศัยอยู่ในเขตตำบลวาริชภูมิ อำเภอวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร

9. กฎหมายจราจร หมายถึง กฎหมายที่กำหนดหลักเกณฑ์ กฎระเบียบ และข้อบังคับต่าง ๆ ที่ใช้ในการควบคุมการใช้ทางเดินรถ ถนน หรือทางสาธารณะ เพื่อให้เกิดความปลอดภัย ความเป็นระเบียบเรียบร้อย และความสะดวกในการใช้ทางร่วมกันสำหรับผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในพื้นที่ตำบลวาริชภูมิ ซึ่งมีหน้าที่ต้องปฏิบัติตามกฎหมายดังกล่าวอย่างเคร่งครัด ทั้งในด้านการขับขี่ การสวมหมวกนิรภัย การใช้ความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด การเคารพสัญญาณจราจร ตลอดจนการดูแลสภาพรถให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานอยู่เสมอ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นบนท้องถนน และเพื่อส่งเสริมให้เกิดวัฒนธรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยและรับผิดชอบต่อสังคม หากผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร อาจต้องได้รับโทษทางกฎหมายตามที่บัญญัติไว้ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522

10. เพศ หมายถึง การแบ่งแยกทางชีวภาพระหว่างชายและหญิงของประชาชนในตำบลวาริชภูมิ ซึ่งอาจมีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่และการป้องกันอุบัติเหตุ เนื่องจากผู้ชายและผู้หญิงอาจมีพฤติกรรมและทัศนคติที่แตกต่างกันในการขับขี่ ผู้ชายอาจมีแนวโน้มที่จะขับรถเร็ว และรับความเสี่ยงสูงกว่าผู้หญิง ในขณะที่ผู้หญิงอาจระมัดระวังและปฏิบัติตามกฎจราจรมากกว่า

11. อายุ หมายถึง ระยะเวลาที่ประชาชนในตำบลวาริชภูมิ มีชีวิตอยู่บนนี้ตั้งแต่วันเกิดจนถึงวันที่เก็บรวบรวมข้อมูล โดยคำนวณเป็นจำนวนปีบริบูรณ์ตามปฏิทินสากล ซึ่งใช้เพื่อจำแนกกลุ่มประชากรตัวอย่างตามช่วงวัย อายุอาจมีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์และการปฏิบัติตามกฎหมายจราจร เนื่องจากแต่ละช่วงอายุมีลักษณะการรับรู้ ความระมัดระวัง และประสบการณ์ในการขับขี่ที่แตกต่างกัน

12. สถานภาพสมรส หมายถึง สถานะการแต่งงานของประชาชนในตำบลวาริชภูมิ ได้แก่ โสด สมรส หย่าร้าง หรือหม้าย ซึ่งอาจมีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่และการป้องกันอุบัติเหตุ บุคคลที่มีครอบครัวอาจมีแนวโน้มที่จะขับขี่ด้วยความระมัดระวังมากขึ้นเพราะต้องรับผิดชอบต่อคนในครอบครัว

13. ระดับการศึกษา หมายถึง ระดับการเรียนรู้หรือการศึกษาของประชาชนในตำบลวาริชภูมิ อย่างเป็นทางการที่ได้รับ ได้แก่ ประถมศึกษา มัธยมศึกษา ปริญญาตรี ปริญญาโท ซึ่งอาจมีผลต่อความรู้และความเข้าใจเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ บุคคลที่มีระดับการศึกษาสูง

อาจมีความรู้และตระหนักถึงความสำคัญของการปฏิบัติตามกฎจรรยาบรรณมากกว่าบุคคลที่มีระดับการศึกษาต่ำ

14. อาชีพ หมายถึง งานหรือกิจกรรมที่ประชาชนในตำบลวาริชภูมิ ใช้ประกอบ เป็นกิจวัตรประจำวัน ทำให้เกิดรายได้ของผู้ตอบแบบสอบถามในช่วงเวลาที่ทำกรเก็บข้อมูล เพื่อใช้ในการวิเคราะห์บทบาทของสถานภาพทางเศรษฐกิจและสังคมที่อาจส่งผลต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์

15. รายได้ หมายถึง จำนวนเงินที่ประชาชนในตำบลวาริชภูมิ ได้รับจากการ ทำงานหรือแหล่งอื่น ๆ ซึ่งอาจมีผลต่อการลงทุนในมาตรการป้องกันอุบัติเหตุ ได้แก่ การซื้อ อุปกรณ์นิรภัย การดูแลรักษายานพาหนะให้อยู่ในสภาพดี หรือการเข้าร่วมโปรแกรมการฝึกอบรม เกี่ยวกับการขับขี่อย่างปลอดภัย

16. ประสบการณ์ในการขับขี่ หมายถึง ระยะเวลาหรือประสบการณ์ที่ประชาชน ในตำบลวาริชภูมิมีในการขับขี่ยานพาหนะ ซึ่งอาจมีผลต่อความเชี่ยวชาญและพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุ ผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์มากอาจมีทักษะในการรับมือกับสถานการณ์ฉุกเฉิน และมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัยกว่า

17. ปัญหาสุขภาพ หมายถึง สภาวะหรือสถานการณ์ที่ส่งผลกระทบต่อสุขภาพ ของประชาชนตำบลวาริชภูมิ ที่มีผลต่อคุณภาพชีวิต โดยอาจเกิดจากพฤติกรรม สุขภาพ สิ่งแวดล้อม เศรษฐกิจ สังคม หรือระบบบริการสุขภาพ

18. สภาพรถจักรยานยนต์ หมายถึง สถานะของความพร้อมใช้งานของ รถจักรยานยนต์ของประชาชนตำบลวาริชภูมิ ในด้านโครงสร้าง ระบบเครื่องยนต์ ระบบเบรก ระบบไฟฟ้า ระบบไฟส่องสว่าง ระบบยาง ล้อ ระบบบังคับเลี้ยว และอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย อื่น ๆ ได้แก่ กระจกมองหลัง ไฟเลี้ยว และไฟเบรก

บทที่ 2

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ ในประชาชนตำบลวาริชภูมิ อำเภовาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร ผู้วิจัยได้ทำการศึกษาค้นคว้า แนวคิดทฤษฎี เอกสาร บทความและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง โดยสามารถสรุปสาระสำคัญตามลำดับ ดังนี้

1. แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรม
 - 1.1 ความหมายของพฤติกรรม
 - 1.2 การจัดประเภทพฤติกรรม
 - 1.3 พฤติกรรมสุขภาพ
 - 1.4 การจำแนกพฤติกรรมสุขภาพ
 - 1.5 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมสุขภาพ
2. อุบัติเหตุทางถนน
 - 2.1 นิยามและความหมายของอุบัติเหตุทางถนน
 - 2.2 ระบาดวิทยาการเกิดอุบัติเหตุในประเทศไทย
 - 2.3 ปัจจัยเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน
 - 2.4 แนวทางการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน
3. แนวคิดและทฤษฎีแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ (Health Belief Model)
 - 3.1 แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ
 - 3.2 องค์ประกอบของแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ
4. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง
 - 4.1 งานวิจัยในประเทศ
 - 4.2 งานวิจัยต่างประเทศ

1. แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรม

1.1 ความหมายของพฤติกรรม

พฤติกรรม (Behavior) เป็นแนวคิดพื้นฐานที่มีความสำคัญอย่างยิ่งในหลากหลายศาสตร์ โดยเฉพาะในด้านจิตวิทยา สังคมวิทยา และการศึกษา ซึ่งนักวิชาการแต่ละท่านก็ได้ให้นิยามของคำว่าพฤติกรรมแตกต่างกันไปตามแนวคิดและกรอบทฤษฎีที่ตนใช้ในการศึกษา สำหรับแนวคิดในเชิงจิตวิทยา Watson (1925) ผู้บุกเบิกแนวคิดพฤติกรรมนิยม ได้ให้นิยามพฤติกรรมว่าเป็นการตอบสนองทั้งหมดที่สามารถสังเกตได้ของสิ่งมีชีวิตต่อสิ่งเร้าในสิ่งแวดล้อม ซึ่งเน้นการสังเกตพฤติกรรมที่สามารถวัดผลได้ชัดเจน เป็นรูปธรรม และตรวจสอบซ้ำได้ ต่อมา Skinner (1953) ได้ขยายความเข้าใจเกี่ยวกับพฤติกรรมโดยเน้นให้เห็นว่า พฤติกรรมคือ การกระทำหรือการตอบสนองของสิ่งมีชีวิตที่เกิดขึ้นภายใต้เงื่อนไขแวดล้อมที่กำหนด และสามารถวัด บันทึก และทำนายได้ โดยชี้ให้เห็นบทบาทสำคัญของสิ่งแวดล้อมที่มีอิทธิพลต่อการเรียนรู้และการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม ซึ่งเป็นแนวคิดพื้นฐานของการวางเงื่อนไขแบบการกระทำ (Operant Conditioning) ในขณะที่แนวคิดทางสังคมวิทยา Parsons (1951) ได้ให้นิยามพฤติกรรมว่าเป็นการกระทำของบุคคลที่มีความหมายและเป้าหมาย ซึ่งเกิดขึ้นในบริบทของระบบสังคมและวัฒนธรรม ซึ่งสะท้อนให้เห็นว่าพฤติกรรมของมนุษย์มิได้เป็นเพียงการตอบสนองต่อสิ่งเร้าเท่านั้น แต่ยังแฝงไว้ด้วยความตั้งใจ เจตนา และอิทธิพลของบริบททางสังคม นอกจากนี้ Bandura (1977) นักจิตวิทยาสังคมผู้มีบทบาทสำคัญในการพัฒนาแนวคิดทฤษฎีการเรียนรู้ทางสังคม ได้เสนอว่าพฤติกรรมเป็นผลลัพธ์ของ ปฏิสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคล ปัจจัยสิ่งแวดล้อม และตัวพฤติกรรมเอง ซึ่งเป็นการมองพฤติกรรมในลักษณะองค์รวม ครอบคลุมทั้งด้านบุคลิกภาพ ความคิด ความเชื่อ และบทบาทของการเรียนรู้จากแบบอย่าง

1.2 การจัดประเภทพฤติกรรม

การจัดประเภทพฤติกรรมมีความสำคัญในการศึกษาและวิเคราะห์พฤติกรรมมนุษย์ นักวิชาการได้จัดประเภทพฤติกรรมตามเกณฑ์ต่าง ๆ ดังนี้

1. การจัดประเภทตามลักษณะการแสดงออก

1.1 พฤติกรรมภายนอก (Overt Behavior) หมายถึงพฤติกรรมที่สามารถสังเกตเห็นได้ชัดเจน เช่น การพูด การเดิน การเขียน Miller (1956) กล่าวว่าพฤติกรรมประเภทนี้สามารถวัดและบันทึกได้อย่างแม่นยำ จึงเป็นพื้นฐานสำคัญในการศึกษาพฤติกรรมเชิงประจักษ์

1.2 พฤติกรรมภายใน (Covert Behavior) หมายถึงพฤติกรรมที่เกิดขึ้นภายในจิตใจ เช่น การคิด การรู้สึก การจินตนาการ Tolman (1948) เสนอว่าพฤติกรรมภายในมี

ความสำคัญไม่แพ้พฤติกรรมภายนอก เนื่องจากเป็นปัจจัยที่นำไปสู่การแสดงพฤติกรรมภายนอก การจัดประเภทตามความตั้งใจ

1.3 พฤติกรรมที่มีเจตนา (Intentional Behavior) เป็นพฤติกรรมที่บุคคลมีการวางแผนและตั้งใจที่จะแสดงออก Ajzen (1991) ในทฤษฎีพฤติกรรมตามแผน (Theory of Planned Behavior) อธิบายว่าพฤติกรรมประเภทนี้เกิดจากทัศนคติ บรรทัดฐานส่วนตัว และการรับรู้ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม

1.4 พฤติกรรมที่ไม่มีเจตนา (Unintentional Behavior) เป็นพฤติกรรมที่เกิดขึ้นโดยอัตโนมัติหรือเป็นการตอบสนองต่อสิ่งเร้าโดยไม่ได้คิดไตร่ตรอง เช่น การสะดุ้งเมื่อได้ยินเสียงดัง หรือการกระพริบตา

2. การจัดประเภทตามผลที่ตามมา

2.1 พฤติกรรมเชิงบวก (Positive Behavior) เป็นพฤติกรรมที่นำไปสู่ผลลัพธ์ที่พึงประสงค์ทั้งต่อตนเองและสังคม เช่น การช่วยเหลือผู้อื่น การเรียนรู้ การออกกำลังกาย Seligman (2011) เสนอว่าพฤติกรรมเชิงบวกเป็นพื้นฐานสำคัญของความเป็นอยู่ที่ดีและความสุขในชีวิต

2.2 พฤติกรรมเชิงลบ (Negative Behavior) เป็นพฤติกรรมที่นำไปสู่ผลเสียหรือความเสียหายแก่ตนเองหรือผู้อื่น เช่น การก้าวร้าว การโกหก การใช้สารเสพติด

1.3 พฤติกรรมสุขภาพ

พฤติกรรมสุขภาพ (Health Behavior) เป็นพฤติกรรมที่มีผลกระทบโดยตรงต่อสุขภาพร่างกายและจิตใจของบุคคล องค์การอนามัยโลก (World Health Organization, 2020) ได้นิยามพฤติกรรมสุขภาพว่า การกระทำหรือการปฏิบัติของบุคคลที่มีผลต่อการรักษา ส่งเสริม หรือทำลายสุขภาพ

1. ประเภทของพฤติกรรมสุขภาพ

1.1 พฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพ (Health Promoting Behavior) เป็นพฤติกรรมที่ช่วยเสริมสร้างและรักษาสุขภาพให้ดีขึ้น Pender et al. (2015) แบ่งพฤติกรรมส่งเสริมสุขภาพออกเป็น 6 ด้าน ได้แก่ ความรับผิดชอบต่อสุขภาพ การออกกำลังกาย โภชนาการ การเจริญเติบโตทางจิตวิญญาณ ความสัมพันธ์ระหว่างบุคคล และการจัดการความเครียด พฤติกรรมเสี่ยงต่อสุขภาพ (Health Risk Behavior) เป็นพฤติกรรมที่เพิ่มความเสี่ยงต่อการเจ็บป่วยหรือเสียชีวิต Centers for Disease Control and Prevention (2021) ระบุพฤติกรรมเสี่ยงหลัก ได้แก่ การสูบบุหรี่ การดื่มแอลกอฮอล์ การใช้สารเสพติด การมีเพศสัมพันธ์ที่ไม่ปลอดภัย และการขาดการออกกำลังกาย

1.2 ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมสุขภาพ

ปัจจัยส่วนบุคคล ประกอบด้วยอายุ เพศ การศึกษา รายได้ ความรู้ ด้านสุขภาพ และประสบการณ์ส่วนตัว Conner & Norman (2005) พบว่าปัจจัยเหล่านี้มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญกับการแสดงพฤติกรรมสุขภาพ

ปัจจัยทางสังคม รวมถึงครอบครัว เพื่อน ชุมชน สื่อมวลชน และนโยบายสาธารณะ Berkman et al. (2000) เสนอว่าการสนับสนุนทางสังคมเป็นปัจจัยสำคัญที่ช่วยส่งเสริมพฤติกรรมสุขภาพที่ดี

ปัจจัยสิ่งแวดล้อม ครอบคลุมสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ เช่น สถานที่ออกกำลังกาย ร้านอาหาร และสิ่งแวดล้อมทางสังคม เช่น บรรยากาศในชุมชน McLeroy et al. (1988) เสนอแบบจำลองระบบนิเวศทางสังคมที่แสดงให้เห็นถึงความสำคัญของสิ่งแวดล้อมหลายระดับต่อพฤติกรรมสุขภาพ

1.4 การจำแนกพฤติกรรมสุขภาพ

การจำแนกพฤติกรรมสุขภาพมีความสำคัญในการพัฒนากลยุทธ์การส่งเสริมสุขภาพที่มีประสิทธิภาพ นักวิชาการได้เสนอการจำแนกในหลายมิติ ดังนี้

1. การจำแนกตามเป้าหมาย

1.1 พฤติกรรมการป้องกันโรค (Disease Prevention Behavior) เป็นพฤติกรรมที่มุ่งป้องกันไม่ให้เกิดโรคหรือความเจ็บป่วย แบ่งออกเป็น 3 ระดับ ได้แก่ การป้องกันขั้นต้น (Primary Prevention) เช่น การรับวัคซีน การป้องกันขั้นรอง (Secondary Prevention) เช่น การตรวจสุขภาพประจำปี และการป้องกันขั้นที่สาม (Tertiary Prevention) เช่น การฟื้นฟูสมรรถภาพหลังเจ็บป่วย (Leavell & Clark, 1965)

1.2 พฤติกรรมการรักษาสุขภาพ (Health Maintenance Behavior) เป็นพฤติกรรมที่มุ่งรักษาสุขภาพให้อยู่ในสภาพดี เช่น การรับประทานอาหารที่มีประโยชน์ การออกกำลังกายสม่ำเสมอ การนอนหลับพักผ่อนเพียงพอ

2. การจำแนกตามความถี่ของการปฏิบัติ

2.1 พฤติกรรมเฉียบพลัน (Acute Behavior) เป็นพฤติกรรมที่ปฏิบัติเป็นครั้งคราวเมื่อมีความจำเป็น เช่น การไปพบแพทย์เมื่อเจ็บป่วย การรับวัคซีน การผ่าตัด

2.2 พฤติกรรมเรื้อรัง (Chronic Behavior) เป็นพฤติกรรมที่ต้องปฏิบัติอย่างต่อเนื่องและสม่ำเสมอ เช่น การรับประทานยาในผู้ป่วยโรคเรื้อรัง การออกกำลังกาย การควบคุมอาหาร

3. การจำแนกตามลักษณะการปฏิบัติ

3.1 พฤติกรรมการปฏิบัติตนเอง (Self-Care Behavior) เป็นพฤติกรรมที่บุคคลสามารถปฏิบัติได้ด้วยตนเองโดยไม่ต้องพึ่งพาผู้อื่น เช่น การแปรงฟัน การออกกำลังกาย การจัดการความเครียด Orem (2001) เสนอทฤษฎีการดูแลตนเองที่เน้นความสำคัญของการที่บุคคลมีความรู้ ทักษะ และแรงจูงใจในการดูแลสุขภาพของตนเอง

3.2 พฤติกรรมการแสวงหาบริการสุขภาพ (Health-Seeking Behavior) เป็นพฤติกรรมที่ต้องอาศัยการช่วยเหลือจากผู้เชี่ยวชาญหรือระบบบริการสุขภาพ เช่น การไปพบแพทย์ การตรวจสุขภาพ การรับการรักษา

1.5 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมสุขภาพ

การเข้าใจปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมสุขภาพเป็นพื้นฐานสำคัญในการออกแบบการแทรกแซงเพื่อส่งเสริมสุขภาพ นักวิชาการได้ระบุปัจจัยหลายประการที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมสุขภาพ ดังนี้

1. ปัจจัยด้านจิตสังคม

1.1. ความรู้และความเข้าใจด้านสุขภาพ (Health Literacy) Nutbeam (2008) นิยามการรู้หนังสือด้านสุขภาพว่าเป็นความสามารถในการเข้าถึง เข้าใจ ประเมิน และใช้ข้อมูลสุขภาพเพื่อตัดสินใจด้านสุขภาพในชีวิตประจำวัน การศึกษาพบว่าบุคคลที่มีความรู้ด้านสุขภาพสูงมีแนวโน้มที่จะแสดงพฤติกรรมสุขภาพที่ดีกว่า

1.2 การรับรู้ความสามารถในตนเอง (Self-Efficacy) Bandura (1977) นิยามการรับรู้ความสามารถในตนเองว่าเป็นความเชื่อมั่นของบุคคลในความสามารถของตนเองที่จะปฏิบัติพฤติกรรมที่จำเป็นเพื่อให้เกิดผลลัพธ์ที่ต้องการ การศึกษาหลายชิ้นพบว่า การรับรู้ความสามารถในตนเองเป็นตัวทำนายที่แข็งแกร่งของพฤติกรรมสุขภาพ

2. ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมทางสังคม

2.1 การสนับสนุนทางสังคม (Social Support) House (1981) แบ่งการสนับสนุนทางสังคมออกเป็น 4 ประเภท ได้แก่ การสนับสนุนทางอารมณ์ (Emotional Support) การสนับสนุนด้านข้อมูล (Informational Support) การสนับสนุนด้านเครื่องมือ (Instrumental Support) และการสนับสนุนด้านการประเมิน (Appraisal Support)

2.2 บรรทัดฐานทางสังคม (Social Norms) Cialdini et al. (1990) แบ่งบรรทัดฐานทางสังคมออกเป็น 2 ประเภท ได้แก่ บรรทัดฐานเชิงบรรยาย (Descriptive Norms) ที่เกี่ยวข้องกับสิ่งที่คนส่วนใหญ่ปฏิบัติ และบรรทัดฐานเชิงบังคับ (Injunctive Norms) ที่เกี่ยวข้องกับสิ่งที่สังคมคาดหวังให้ปฏิบัติ

3. ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมทางกายภาพ

3.1 สภาพแวดล้อมที่สร้างเสริม (Built Environment) สิ่งแวดล้อมที่มนุษย์สร้างขึ้น เช่น ถนน อาคาร สวนสาธารณะ สนามเด็กเล่น มีผลกระทบต่อโอกาสและแรงจูงใจในการแสดงพฤติกรรมสุขภาพ Sallis et al. (2008) พบว่าการมีสถานที่ออกกำลังกายที่สะดวกและปลอดภัยมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับการออกกำลังกายของประชาชน

3.2 การเข้าถึงบริการสุขภาพ (Healthcare Access) ประกอบด้วย การเข้าถึงทางกายภาพ การเข้าถึงทางเศรษฐกิจ และการเข้าถึงทางวัฒนธรรม Penchansky and Thomas (1981) เสนอแนวทางการเข้าถึงบริการสุขภาพที่ครอบคลุมมิติต่างๆ เหล่านี้

4. ปัจจัยด้านนโยบายและระบบ

4.1 นโยบายสาธารณะ (Public Policy) นโยบายระดับประเทศหรือท้องถิ่นที่มีผลต่อพฤติกรรมสุขภาพ เช่น นโยบายห้ามสูบบุหรี่ในที่สาธารณะ นโยบายภาษีเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ การศึกษาพบว่านโยบายที่เหมาะสมสามารถเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมสุขภาพของประชาชนได้อย่างมีประสิทธิภาพ

4.2 ระบบสุขภาพ (Health System) โครงสร้างและการจัดระบบบริการสุขภาพที่มีผลต่อการเข้าถึงและคุณภาพของการดูแลสุขภาพ Donabedian (1988) เสนอแบบจำลองโครงสร้าง-กระบวนการ-ผลลัพธ์ (Structure-Process-Outcome Model) ในการประเมินระบบสุขภาพ

2. อุบัติเหตุทางถนน

2.1 นิยามและความหมายของอุบัติเหตุทางถนน

องค์การอนามัยโลกได้ให้นิยามว่า อุบัติเหตุทางถนน คือ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่ได้วางแผนล่วงหน้าและไม่คาดคิด ซึ่งเกิดบนถนนสาธารณะหรือพื้นที่ที่เปิดให้สาธารณชนใช้สัญจร โดยมียานพาหนะอย่างน้อยหนึ่งคันเกี่ยวข้อง และส่งผลให้เกิดการบาดเจ็บหรือเสียชีวิตของบุคคลอย่างน้อยหนึ่งราย (World Health Organization, 2021)

กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุขประเทศไทย ได้กำหนดนิยามว่า อุบัติเหตุทางถนน หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่ได้ตั้งใจจากการใช้ยานพาหนะบนเส้นทางคมนาคม ทำให้เกิดความเสียหายแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน ทั้งชีวิตและทรัพย์สิน (กรมควบคุมโรค, 2566)

สำนักงานตำรวจแห่งชาติให้ความหมายว่า อุบัติเหตุทางถนน คือ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยมิได้คาดคิดมาก่อน และเป็นผลให้เกิดการบาดเจ็บ พิการ เสียชีวิต หรือทรัพย์สิน

เสียหาย อันเนื่องมาจากการใช้รถ ใช้งาน หรือที่เกี่ยวข้องกับการจราจร (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2565)

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ได้ให้นิยามว่า อุบัติเหตุทางถนน หมายถึง อุบัติการณ์ที่เกิดขึ้นอย่างไม่ตั้งใจจากการขนส่งและการจราจรอันเนื่องมาจากคน ยานพาหนะ ถนน และสิ่งแวดล้อม ส่งผลให้เกิดความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย จิตใจ และทรัพย์สิน (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2563)

องค์การสหประชาชาติได้กำหนดนิยามอุบัติเหตุทางถนนว่าเป็น เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นบนถนนสาธารณะ ที่มียานพาหนะอย่างน้อยหนึ่งคันเกี่ยวข้อง และเป็นผลให้เกิดการบาดเจ็บหรือเสียชีวิต หรือความเสียหายต่อทรัพย์สิน (United Nations, 2020)

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (สสส.) ร่วมกับมูลนิธิเพื่อความปลอดภัยทางถนน ได้ให้นิยามว่า อุบัติเหตุทางถนน คือ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิดในระบบการขนส่งทางถนน อันเป็นผลมาจากความบกพร่องของปัจจัยด้านคน ยานพาหนะ ถนน และสิ่งแวดล้อม ส่งผลให้เกิดการสูญเสียชีวิต การบาดเจ็บ หรือความเสียหายต่อทรัพย์สิน (สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ, 2564)

สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทยให้คำนิยามว่า อุบัติเหตุทางถนน คือ เหตุการณ์ที่เกิดจากความผิดพลาดในระบบความปลอดภัยทางถนน ซึ่งประกอบด้วยปัจจัยด้านผู้ใช้รถใช้ถนน ยานพาหนะ โครงสร้างพื้นฐาน และสภาพแวดล้อม โดยมีผลทำให้เกิดการบาดเจ็บ เสียชีวิต หรือความเสียหายต่อทรัพย์สิน (สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย, 2566)

ตามประมวลกฎหมายอาญา อุบัติเหตุทางถนนที่มีผู้เสียชีวิตหรือบาดเจ็บจัดเป็น “การกระทำโดยประมาท” ซึ่งหมายถึง การกระทำความผิดมิใช่โดยเจตนา แต่กระทำโดยปราศจากความระมัดระวังซึ่งบุคคลในภาวะเช่นนั้นจะต้องมีตามวิสัยและพฤติการณ์ และผู้กระทำอาจใช้ความระมัดระวังเช่นนั้นได้ แต่หาได้ใช้ให้เพียงพอไม่ (ประมวลกฎหมายอาญา, มาตรา 59, 2566)

กรมทางหลวงให้นิยามว่า อุบัติเหตุทางถนน หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นบนถนนหรือทางหลวง อันเนื่องมาจากการใช้ยานพาหนะในการสัญจร โดยไม่ได้ตั้งใจหรือคาดการณ์ไว้ล่วงหน้า ทำให้เกิดความเสียหายต่อชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สิน (กรมทางหลวง, 2565)

มาตรฐานการจัดการความปลอดภัยทางถนน ISO 39001 นิยามว่า อุบัติเหตุทางถนน คือ เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นบนถนนหรือในพื้นที่สาธารณะที่มียานพาหนะเกี่ยวข้องอย่างน้อยหนึ่งคัน ซึ่งส่งผลให้เกิดความเสียหายต่อทรัพย์สิน การบาดเจ็บ หรือการเสียชีวิต (International Organization for Standardization, 2022)

สรุปจากการทบทวนความหมายอุบัติเหตุ อุบัติเหตุทางถนน คือ เหตุการณ์ที่ไม่สามารถคาดการณ์ล่วงหน้าได้ มักเกิดจากความผิดพลาดของมนุษย์หรือปัจจัยแวดล้อมระหว่างการเดินทางด้วยยานพาหนะ ส่งผลให้เกิดความสูญเสียในหลายมิติ ทั้งชีวิต สุขภาพ ร่างกาย และทรัพย์สิน ทั้งนี้การนิยามที่หลากหลายยังสะท้อนให้เห็นถึงความจำเป็นในการจัดการกับอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นระบบ และการมีส่วนร่วมของหลายภาคส่วน เพื่อให้สามารถป้องกันและลดความสูญเสียที่อาจเกิดขึ้นได้อย่างยั่งยืน

2.2 ระบาดวิทยาการเกิดอุบัติเหตุในประเทศไทย

อุบัติเหตุทางถนนเป็นปัญหาสำคัญในประเทศไทย โดยเฉพาะเมื่อพิจารณาจากอัตราการเสียชีวิตและบาดเจ็บที่สูงเป็นอันดับต้น ๆ ของโลก ตามรายงานขององค์การอนามัยโลก (World Health Organization, 2021) ประเทศไทยเป็นหนึ่งในประเทศที่มีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงที่สุดในเอเชียตะวันออกเฉียงใต้ โดยมีอัตราเฉลี่ยประมาณ 32.7 ต่อประชากร 100,000 คน จำนวนผู้เสียชีวิต เฉลี่ยประมาณ 20,000 คนต่อปี หรือประมาณ 56 คนต่อวัน (กรมควบคุมโรค, 2566) และยังมีแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้นอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในช่วงวันหยุดยาว เช่น ปีใหม่และสงกรานต์ ที่มักพบจำนวนอุบัติเหตุและการเสียชีวิตสูงกว่าช่วงปกติถึง 2-3 เท่า ข้อมูลย้อนหลังตั้งแต่ปี พ.ศ. 2561-2565 พบว่าจำนวนอุบัติเหตุมีแนวโน้มลดลงเล็กน้อยในช่วงการระบาดของโควิด 19 เนื่องจากมาตรการล็อกดาวน์และการจำกัดการเดินทาง อย่างไรก็ตาม ภายหลังการผ่อนคลายมาตรการ จำนวนอุบัติเหตุได้กลับมาเพิ่มขึ้นอีกครั้ง จะเห็นได้ว่าอุบัติเหตุจราจรทางบกเป็นสาเหตุการตายที่สำคัญทั้งนี้อาจเนื่องจากความเจริญก้าวหน้าทางด้านสังคมและเทคโนโลยี โดยเฉพาะอย่างยิ่งการ สร้างและปรับปรุงถนน การผลิตยานพาหนะต่าง ๆ ให้มีสมรรถนะสูงเพื่อรองรับหรือตอบสนองความต้องการของสังคม และความเจริญที่เกิดขึ้น จะเห็นได้ว่าการตายจากอุบัติเหตุเป็นสาเหตุการตายอันดับหนึ่ง โดยเฉพาะกลุ่มวัยทำงาน ช่วงอายุ 36-60 ปี (ThaiRSC, 2566) รองลงมาคือกลุ่มอายุ 19-24 ปี และ 25-35 ปี ตามลำดับ ซึ่งเป็นช่วงอายุที่มีความจำเป็นต้องเดินทางเพื่อประกอบอาชีพ มีการใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะหลัก และมีพฤติกรรมเสี่ยงสูงจากการขับขี่ที่ไม่ปลอดภัย จึงเป็นการสูญเสียทรัพยากรบุคคลในการพัฒนาประเทศชาติที่สำคัญรวมถึงการสูญเสียทางเศรษฐกิจของประเทศเนื่องมาจากอุบัติเหตุจราจร ด้านการสูญเสียแต่ละปีปัจจุบันมีมูลค่านับสองแสนล้านบาท ซึ่งเท่ากับ ประมาณ 1.7 เปอร์เซ็นต์ของ Gross National Product. GNP ของประเทศไทย การวิเคราะห์ระบาดวิทยาของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยตามปัจจัย 3 ด้าน (สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร, 2562)

ด้านบุคคล (Person) อุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยมีแนวโน้มเกิดขึ้นในกลุ่มวัยทำงาน โดยเฉพาะผู้ที่มีอายุระหว่าง 36-60 ปี ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูงสุด กลุ่มผู้ใช้อักรยานยนต์เป็นกลุ่มที่มีอัตราการเสียชีวิตสูงที่สุดถึง 73-80% ของผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด โดยเฉพาะในผู้ชายซึ่งมีแนวโน้มจะเกิดอุบัติเหตุบ่อยกว่าผู้หญิง กลุ่มบุคคลเหล่านี้มักมีพฤติกรรมเสี่ยง เช่น การเมาแล้วขับ การขับเร็ว และการไม่สวมหมวกนิรภัย ซึ่งล้วนแล้วแต่เป็นปัจจัยที่เพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุและการเสียชีวิต

ด้านเวลา (Time) การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยมีแนวโน้มสูงขึ้นในช่วงเทศกาลสำคัญ เช่น สงกรานต์และปีใหม่ ซึ่งเป็นช่วงเวลาที่มีการเดินทางมากที่สุด สถิติแสดงให้เห็นว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดขึ้นในช่วงกลางคืนและเช้ามืด โดยเฉพาะในช่วงที่ผู้ขับขี่มีพฤติกรรมเมาแล้วขับและใช้ความเร็วสูง นอกจากนี้ ช่วงวันหยุดสุดสัปดาห์ยังเป็นช่วงเวลาที่มีความเสี่ยงสูง โดยมีจำนวนผู้ใช้นานพาหนะเพิ่มขึ้น ทำให้การจราจรแออัดและเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายขึ้น

ด้านสถานที่ (Place) อุบัติเหตุทางถนนมักเกิดขึ้นในพื้นที่เมืองใหญ่และพื้นที่ที่มีความแออัดของการจราจร เช่น กรุงเทพมหานคร นครราชสีมา ชลบุรี ซึ่งเป็นบริเวณที่มีความเสี่ยงสูงในการเกิดอุบัติเหตุ นอกจากนี้ ในพื้นที่ชนบทที่มีโครงสร้างพื้นฐานถนนไม่ปลอดภัย ไม่มีการบำรุงรักษาที่ดีพอ และระบบสัญญาณไฟจราจรไม่เพียงพอ ก็พบว่ามีอัตราการเกิดอุบัติเหตุสูงเช่นกัน ถนนสายหลักที่มีการใช้ความเร็วสูงและทางโค้งอันตรายเป็นสถานที่ที่มีความเสี่ยงสูงที่สุด โดยสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุในพื้นที่เหล่านี้มักมาจากการขับเร็วเกินกำหนด การขับที่ประมาท และการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร

จากข้อมูลขององค์การอนามัยโลก (World Health Organization, 2021) พบว่าประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนสูงมาก และแนวโน้มการเกิดอุบัติเหตุยังคงเพิ่มขึ้นในแต่ละปี โดยเฉพาะในกลุ่มผู้ใช้อักรยานยนต์และยานพาหนะที่ใช้ความเร็วสูง ปัจจัยเสี่ยงหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในประเทศไทย ได้แก่ เมาแล้วขับ ขับเร็ว และการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ซึ่งพฤติกรรมเหล่านี้ล้วนเป็นสาเหตุสำคัญที่นำไปสู่การบาดเจ็บและเสียชีวิตในอุบัติเหตุทางถนน การวิเคราะห์เชิงระบาดวิทยาของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยชี้ให้เห็นว่าพฤติกรรมเสี่ยงเป็นปัจจัยหลักที่นำไปสู่การเกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะการเมาแล้วขับ การขับเร็ว และการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ซึ่งสอดคล้องกับสถิติที่แสดงว่าผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์น้อยหรือมีพฤติกรรมเสี่ยงสูงจะมีแนวโน้มเกิดอุบัติเหตุบ่อยขึ้น การบังคับใช้กฎหมายที่เข้มงวดขึ้น รวมถึงการเพิ่มการรับรู้ถึงความเสี่ยงและการส่งเสริมให้ประชาชนปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด จึงเป็นสิ่งสำคัญในการลดจำนวนอุบัติเหตุทางถนนในอนาคต

2.3 ปัจจัยเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเกิดขึ้นครั้งแรกในโลกที่ประเทศอังกฤษในปี 1899 จากการขับรถเร็วและแหกโค้ง โดยสรุปปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนมี 3 ประการ ได้แก่ ผู้ขับขี่ สิ่งแวดล้อม และยานพาหนะ (Collision analysis : Professional road accident it)

1. ปัจจัยด้านผู้ขับขี่

การเกิดอุบัติเหตุที่มาจากสาเหตุบุคคลได้แก่ ผู้ขับขี่ คนโดยสาร และคนเดินเท้าซึ่งในจำนวนผู้ขับขี่ผู้ขับขี่ เป็นผู้ที่เกี่ยวข้องให้เกิดอุบัติเหตุได้โดยตรงเพราะเป็นผู้ที่บังคับควบคุมทั้งตนเองและยานพาหนะให้อยู่ในสถานการณ์ต่าง ๆ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นส่วนใหญ่เกิดจากพฤติกรรมการขับขี่ผิดพลาดของผู้ขับขี่ พฤติกรรมในการขับขี่เหล่านี้ มักจะมีความแตกต่างกันไป มีสาเหตุดังต่อไปนี้

1.1 เพศ โดยทั่วไป เพศชายจะเกิดอุบัติเหตุมากกว่าเพศหญิง ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ งานวิจัยของสุรภา กษานติกุล และคณะ (2565) พบว่าเพศชายมีแนวโน้มแสดงพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่สูงกว่าเพศหญิง โดยเฉพาะการขับรถเร็ว การแข่งในที่คับขัน และการฝ่าฝืนกฎจราจร และงานวิจัยของ วารุณี มีเจริญ และคณะ (2566) พบว่าเพศหญิงมีแนวโน้มปฏิบัติตามกฎจราจรและมาตรการความปลอดภัยสูงกว่าเพศชาย โดยเฉพาะเรื่องการคาดเข็มขัดนิรภัยและการไม่ดื่มแล้วขับ

1.2 อายุ ตามกฎหมายกำหนดไว้ว่า ผู้มีอายุ 15 ปี สามารถทำใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ขนาดไม่เกิน 90 cc ผู้มีอายุ 18 ปี สามารถทำใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ทุกขนาด ซึ่ง สมชาย นิลพานิช และคณะ (2563) ศึกษาพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้สูงอายุในเขตเมืองและชนบท กรณีศึกษาจังหวัดขอนแก่น พบว่าผู้สูงอายุในเขตชนบทมีแนวโน้มใช้รถจักรยานยนต์มากกว่าและมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่า โดยเฉพาะในกลุ่มที่มีโรคประจำตัว

1.3 คนขับขี่ที่มีความประมาท ขาดความระมัดระวังในการขับขี่ ไม่ใช้อุปกรณ์ในการป้องกันความปลอดภัย ผู้ขับขี่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัยและผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยนับว่าเป็นอันตรายน้ำเกิดอุบัติเหตุขึ้นมาและอาจได้รับความรุนแรงมากขึ้น

1.4 พฤติกรรมการขับขี่และทักษะในการขับรถไม่ดีพอ เช่น ขาดความรู้ความสามารถ ในการขับรถหัดขับไม่มีทักษะดีพอ ขาดการตัดสินใจที่ดี (สิริกัลยา เส็กศิริ, 2553)

1.5 สภาพด้านอารมณ์และจิตใจอารมณ์และจิตใจเป็นส่วนหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ เช่นกรณีคนขับอยู่ในอารมณ์โกรธฉุนเฉียวทำให้ขับรถเร็ว ขาดความยั้งคิด ขาดความ

ระวังระวัง ผู้ขับขี่อยู่ในอารมณ์ซึมเศร้า วิดกกังวลจะทำให้เกิดอาการเหม่อลอยไม่มีสมาธิในการขับรถทำให้การตัดสินใจผิดพลาดได้ง่าย หรือผู้ขับขี่อยู่ในความรีบเร่งจะมีความประมาทขับรถแข่ง ข้ายว้า ขับรถด้วยความเร็วเหล่านี้มีสาเหตุจากสภาพอารมณ์และจิตใจซึ่งทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

1.6 ทักษะหรือประสบการณ์ ในการขับขี่ยานพาหนะทักษะหรือ ประสบการณ์เป็นสิ่งสำคัญเพราะหากประสบการณ์การขับขี่ไม่เพียงพอ จะทำให้การตัดสินใจ การควบคุมเครื่องยนต์ การใช้ยานพาหนะไม่ดีเท่าที่ควร เป็นเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ดังนั้นจึงมี กฎหมายกำหนดให้ผู้ที่จะขับขี่รถจักรยานยนต์ทุกคนต้องมีใบอนุญาตขับขี่เมื่ออายุ 18 ปีขึ้นไป แต่ ถ้าเป็นผู้ขอใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ชั่วคราว ซึ่งร้อมมีความจุของกระบอกสูบขนาดไม่เกิน 90 ลูกบาศก์เซนติเมตรต้องมีอายุไม่ต่ำกว่า 15 ปีบริบูรณ์ (ฝ่ายวิชาการสูตรไฟศาล, 2553) การ ได้รับใบอนุญาตในการขับขี่ซึ่งหมายถึงผู้ขับขี่นั้น ได้ผ่านการทดสอบการใช้ยานพาหนะที่ถูกหลัก มาแล้ว การขาดทักษะในการใช้ยานพาหนะซึ่งได้แก่ ไม่ได้ฝึกฝนเท่าที่ควร การไม่คุ้นเคยกับ ยานพาหนะ เช่น เป็นผู้ขับขี่มือใหม่หรือยืมรถของคนอื่นมาใช้ในการปฏิบัติหน้าที่แทนคนขับรถ เหล่านี้เป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย อีกประการหนึ่งคือการขาดทักษะในการใช้เส้นทาง เช่น ผู้ขับไม่ชำนาญทาง การขับรถขึ้นทางที่เป็นเนินเขาซึ่ง ไม่เคยปฏิบัติมาก่อนอาจเป็นสาเหตุทำ ให้เกิดความรุนแรงต่ออุบัติเหตุได้เช่นกัน

1.7 สภาพร่างกายของผู้ขับขี่ ผู้ขับขี่ที่มีสภาพร่างกายไม่สมบูรณ์ ได้แก่ การที่ป่วยอยู่แต่ต้องขับรถ หรือไม่ ป่วยแต่ต้องขับติดต่อกันนานไป ทำให้ร่างกายอ่อนเพลีย โอกาสที่จะเกิดหลับในได้ง่าย การตัดสินใจช้าลง จึงเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย โรคที่เป็น สาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้ 10 - 15 % เช่น โรคหัวใจ โรคไต โรคปอด โรคลมชัก กล่าวไว้ว่า จากสถิติอุบัติเหตุพบว่าผู้ที่มีสุขภาพไม่สมบูรณ์มีสถิติเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าผู้ที่มีร่างกายสมบูรณ์ 2 เท่า

1.8 ระดับแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ขับขี่ ผลของสุราต่อการขับรถ แอลกอฮอล์จำนวนเล็กน้อย จะไปกระตุ้นหัวใจ เมื่อปริมาณแอลกอฮอล์มีมากขึ้นจะไปกดการ ทำงานของประสาทส่วนกลาง ทำให้การทำงานทำงานของร่างกายช้าลง การตัดสินใจตอบสนองต่อ สิ่งกระตุ้นจะใช้เวลามากขึ้น สุรามีผลต่อความคลาดเคลื่อนในการคาดคะเนระยะทาง ทำให้ขับรถ แขงรถคันอื่นในระยะกระชั้นชิด ขับด้วยความเร็วสูง ขับคร่อมช่องทาง หรือเปลี่ยนช่องทางบ่อย อย่างไม่รอบคอบ ได้มีการศึกษาผู้ขับขี่ที่มีแอลกอฮอล์ในเลือดระดับต่าง ๆ กันอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น เป็นปฏิกิริยาโดยตรงกับระดับแอลกอฮอล์ที่สูงขึ้น

1.9 การขับขี่ยานพาหนะ หมายถึง พฤติกรรมในการขับขี่ยานพาหนะที่ เสี่ยงต่ออุบัติเหตุและเกิดความรุนแรงต่อการบาดเจ็บในลักษณะต่าง ๆ เช่น การขับรถด้วย

ความเร็วสูง ขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดจน ไม่สามารถบังคับรถได้ ขับรถตัดหน้า กระชั้นชิด ขับรถจักรยานยนต์ชนกับพาหนะอื่น การไม่ปฏิบัติตามกฎหรือสัญญาณจราจร เช่น ขับรถฝ่าไฟแดง ขับรถแซงซ้ายบรรทุก การใช้ความเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด การจอดรถบนผิวการจราจรที่ห้ามจอด การฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร การขับรถย้อนศร

2. ปัจจัยด้านยานพาหนะ

2.1 ความไม่ปลอดภัยของรถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นยานพาหนะที่ไม่มีโครงสร้างป้องกันตัวผู้ขับขี่และผู้โดยสาร ทำให้เมื่อเกิดอุบัติเหตุ โอกาสที่จะเกิดการบาดเจ็บสาหัส หรือเสียชีวิตมีสูงมากกว่ารถยนต์ส่วนบุคคล (WHO, 2015) โดยเฉพาะในกรณีที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัย หรือเมื่อเกิดการชนกับรถที่มีขนาดใหญ่กว่า

2.2 ความไม่สมบูรณ์ของตัวรถหรือระบบอุปกรณ์ การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีสภาพไม่พร้อมใช้งาน เช่น เบรกชำรุด ยางสึกหรอ ระบบไฟส่องสว่างหรือไฟเลี้ยวไม่ทำงาน ล้วนเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะในช่วงเวลากลางคืนหรือในสภาพแวดล้อมที่มีทัศนวิสัยต่ำ งานวิจัยโดย สถาบันการแพทย์ฉุกเฉินแห่งชาติ (2557) พบว่า อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์กว่า 15% มีสาเหตุจากสภาพรถที่ไม่พร้อมใช้งาน เช่น ระบบเบรกหรือไฟส่องสว่างมีปัญหา

2.3 การดัดแปลงรถและการใช้รถที่ไม่ได้มาตรฐาน การดัดแปลงสภาพรถ เช่น การเปลี่ยนล้อ เปลี่ยนท่อไอเสีย หรือปรับแต่งระบบไฟ ส่งผลให้สมรรถนะของรถเปลี่ยนไป และอาจขัดต่อมาตรฐานความปลอดภัย นอกจากนี้ การใช้รถที่ไม่ได้รับการตรวจสภาพประจำปี อย่างถูกต้องหรือไม่ผ่านการรับรองจากกรมการขนส่งทางบก ก็มีแนวโน้มเพิ่มความเสี่ยงเช่นกัน แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565–2570 ระบุว่า สัดส่วนของผู้เสียชีวิตและผู้บาดเจ็บสาหัสจากรถจักรยานยนต์ที่ไม่ได้มาตรฐานความปลอดภัย เป็นหนึ่งในตัวชี้วัดสำคัญที่ต้องเฝ้าระวังในระดับชาติ (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2565)

2.4 ขาดอุปกรณ์ความปลอดภัยในตัวรถ โดยทั่วไป รถจักรยานยนต์ไม่มีกลไกความปลอดภัยขั้นสูง เช่น ถุงลมนิรภัย (Airbags) หรือโครงสร้างดูดซับแรงกระแทก ระบบเบรก ABS ที่ช่วยป้องกันล้อล็อกขณะเบรกอย่างรุนแรงก็ยังไม่เป็นที่แพร่หลายนัก โดยเฉพาะในรุ่นราคาประหยัดหรือรถที่ใช้ในงานในชนบท องค์การอนามัยโลกแนะนำให้ประเทศต่าง ๆ ส่งเสริมการติดตั้ง ABS (Anti-lock Braking System) เป็นมาตรฐานในรถจักรยานยนต์ทุกคัน เพราะสามารถช่วยลดการเกิดอุบัติเหตุจากการเบรกกระทันหันได้ถึง 30% (WHO, 2017)

3. ปัจจัยที่เกี่ยวกับถนน

3.1 สภาพถนน จำนวนช่องทางถนน ถนนที่มีหลายช่องทาง ปริมาณการจราจรที่มีมาก ในประเทศไทยพบว่ากว้างครึ่งของอุบัติเหตุในกรุงเทพมหานคร เกิดบนถนนที่มี 3 ช่องทาง ความกว้างของช่องทาง

3.2 ความกว้างของช่องทางมีส่วนช่วยลดการชนด้านหน้า แบบประสานงาน การเกิดอุบัติเหตุจะไม่ค่อยรุนแรง และช่วยสร้างความมั่นใจให้ผู้ขับขี่ รวมทั้งช่วยลดแสงไฟด้านหน้าขณะที่รถวิ่งสวนมาเพราะอาจทำให้ตาพร่า และตามองข้างหน้าไม่ชัดเจน

3.3 แนวกั้นกลางถนน มีส่วนช่วยลดการชนด้านหน้าแบบประสานงาน การเกิดอุบัติเหตุจะไม่ค่อยรุนแรง และช่วยสร้างความมั่นใจให้ผู้ขับขี่ รวมทั้งช่วยลดแสงไฟด้านหน้าขณะที่รถวิ่งสวนมา เพราะอาจทำให้ตาพร่า และตามองข้างหน้าไม่ชัดเจน

3.4 ไหล่ถนนและไหล่ทาง หมายถึง พื้นที่ที่ติดจากขอบทางออกไปทางด้านข้างซึ่งยังมิได้จัดทำเป็นทางเท้า ในถนนทางด่วนจำเป็นต้องจัดให้มีช่องทางฉุกเฉินไว้สำหรับยานพาหนะที่ได้รับความเสียหายจนแล่นต่อไปไม่ได้

3.5 สิ่งกีดขวางถนน จะช่วยป้องกันมิให้รถที่เกิดอุบัติเหตุวิ่งออกนอกถนนไปทำลายสิ่งอื่นบริเวณข้างถนนได้ ดังนั้นบริเวณสะพาน หรือทางโค้งควรจะมีสิ่งกีดขวางเพื่อลดอุบัติเหตุที่รุนแรงโดยเฉพาะถนนที่กำหนดความเร็วของรถสูง

3.6 ชนิดของวัสดุที่ใช้ทำพื้นผิวถนนต่อการสิ้นเปลืองจากอุบัติเหตุจะลดลงเมื่อผิวถนนมีความดี เนื่องจากล้อรถจะเกาะถนนได้ดี ในประเทศไทยมักมีปัญหาเกี่ยวกับวัสดุที่นำมาใช้ทำผิวทาง มักใช้หินปูนซึ่งทำให้ค่าความผิดต่ำกว่ามาตรฐาน หลังจากใช้ไปได้ระยะหนึ่งผิวทางที่ไม่เรียบ เป็นหลุมบ่อ มีส่วนส่งเสริมให้เกิดอุบัติเหตุได้

4. ปัจจัยที่เกี่ยวกับสิ่งแวดล้อม

4.1 อุปกรณ์ไม่สมบูรณ์ เช่น ป้ายจราจร ซึ่งต้องเข้าใจง่าย ติดตั้งอยู่ในที่มองเห็นได้ชัดเจน ทั้งกลางวันและกลางคืน ขนาดต้องใหญ่พอควร เพื่อให้อ่านข้อความได้ทัน บนพื้นถนนต้องมีเครื่องหมาย และตีเส้นบนพื้นถนนให้ชัดเจนด้วยสีสะท้อนแสงเพื่อให้มองเห็นได้ดีขึ้นในเวลากลางคืน (กรมทางหลวง, 2565)

4.2 อุปสรรคทางธรรมชาติ สภาพอากาศมีผลต่อความสามารถในการควบคุมรถ เช่น ฝนตกทำให้ถนนลื่น ทิศนวิสัยต่ำ และระบบเบรกทำงานได้ไม่เต็มประสิทธิภาพ รวมถึงเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุแบบเฉี่ยวชนหรือเสียหลักล้ม โดยเฉพาะในฤดูฝนที่พื้นถนนมีน้ำขังหรือโคลน องค์การอนามัยโลกระบุว่า ในหลายประเทศกำลังพัฒนา สภาพอากาศเป็นปัจจัยร่วมสำคัญที่พบในอุบัติเหตุกว่า 15% (WHO, 2015)

4.3 การกระทำของคน เช่น การจุดไฟเผาหญ้าหรือเศษวัชพืชใกล้ทางสัญจร ส่งผลให้เกิดควันไฟลอยคลุ้งเข้าสู่ถนน ซึ่งลดทัศนวิสัยของผู้ขับขี่อย่างรุนแรง และมักเกิดอย่างไม่ทันตั้งตัว โดยเฉพาะในพื้นที่ชนบทที่มีการเกษตร การศึกษาโดย กรมควบคุมมลพิษ (2562) ระบุว่า พื้นที่ที่มีการเผาชีวมวลอย่างต่อเนื่องมักพบอุบัติเหตุบนถนนสายรองเพิ่มขึ้นในช่วงเดือนที่มีค่าฝุ่น PM2.5 สูง และการปล่อยสัตว์เลี้ยงหรือสัตว์ใช้งานให้เดินบนถนน และในหลายพื้นที่ชนบท โดยเฉพาะในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ พบการปล่อยวัว ควาย หมา หรือแมวเดินพ่นผ่านบนถนน โดยเฉพาะในช่วงกลางคืนหรือพลบค่ำ ทำให้ผู้ขับขี่มองไม่เห็นสัตว์ที่อยู่บนถนน จึงเกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง งานวิจัยของ วาสนา นาคประสิทธิ์ (2561) พบว่า สัตว์บนถนนเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในเขตชนบทถึง 7.4% โดยเฉพาะในเส้นทางระหว่างตำบลที่ไม่มีไฟถนน

2.4 แนวทางการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางถนน

แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565–2570 จัดทำโดยศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ซึ่งมีบทบาทหลักในการบูรณาการความร่วมมือระหว่างหน่วยงานภาครัฐ เอกชน และประชาชน เพื่อยกระดับความปลอดภัยทางถนนของประเทศไทย โดยมีเป้าหมายในการลดความสูญเสียทั้งในแง่ของชีวิตและเศรษฐกิจจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างเป็นรูปธรรม แผนแม่บทฉบับนี้ได้ถูกพัฒนาขึ้นจากการสังเคราะห์ข้อมูลจากหลายแหล่ง ได้แก่ กรอบนโยบายความปลอดภัยทางถนนระดับโลก (Decade of Action for Road Safety 2021–2030 และ Safe System Approach) การถอดบทเรียนจากประเทศที่ประสบความสำเร็จในการลดอุบัติเหตุ เช่น สวีเดน เนเธอร์แลนด์ ออสเตรเลีย และสหราชอาณาจักร รวมถึงการวิเคราะห์สถานการณ์ในประเทศไทยและการมีส่วนร่วมจากผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทั้งในส่วนกลางและภูมิภาค วิสัยทัศน์ของแผนแม่บทคือ มุ่งสู่การสัญจรทางถนนที่ปลอดภัยสำหรับทุกคน โดยมีพันธกิจสำคัญ 4 ประการ ได้แก่ (1) การจัดการความเสี่ยงของผู้ใช้ถนนโดยเฉพาะกลุ่มเสี่ยง เช่น เยาวชนและผู้สูงอายุ (2) การควบคุมความเสี่ยงจากยานพาหนะ โดยมุ่งให้มีมาตรฐานที่ปลอดภัย (3) การพัฒนาสภาพแวดล้อมที่เอื้อต่อการเดินทางทุกรูปแบบ และ (4) การเสริมสร้างโครงสร้างพื้นฐานด้านการบริหารจัดการที่มีประสิทธิภาพและยั่งยืน แผนแม่บทกำหนดเป้าหมายอย่างชัดเจน คือ ภายในปี พ.ศ. 2570 จะลดจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนให้เหลือไม่เกิน 12 คนต่อแสนประชากร หรือ 8,474 คน และลดจำนวนผู้บาดเจ็บสาหัสให้เหลือไม่เกิน 106,376 คน โดยมีการกำหนดตัวชี้วัดทั้งในระดับผลลัพธ์และระดับกลาง แบ่งกลุ่มเป้าหมายตามประเภทของผู้ใช้ถนน เช่น ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้เดินถนน ผู้ใช้จักรยาน ผู้สูงอายุ และกลุ่มผู้ประกอบการอาชีพขับรถ แผนแม่บทประกอบด้วย 4 ยุทธศาสตร์หลัก ได้แก่

ยุทธศาสตร์ที่ 1 ลดการเสียชีวิตและบาดเจ็บสาหัสของผู้ใช้ถนน มุ่งเน้นการลดพฤติกรรมเสี่ยงของผู้ใช้ถนน เช่น การดื่มสุราแล้วขับ การไม่สวมหมวกนิรภัย หรือการไม่มีใบขับขี่ที่ถูกต้อง โดยเฉพาะกลุ่มเสี่ยงสูง ได้แก่ เยาวชนอายุ 15–24 ปี ผู้ใช้รถจักรยานยนต์ และผู้สูงอายุ การดำเนินงานประกอบด้วย การเพิ่มจุดตรวจ การเก็บข้อมูลพฤติกรรมเสี่ยง และการอบรมทักษะการขับอย่างปลอดภัย ร่วมกับการสร้างความตระหนักผ่านการศึกษาและภาคประชาชน

ยุทธศาสตร์ที่ 2 ยกระดับมาตรฐานของยานพาหนะ ผลักดันให้ยานพาหนะทุกประเภทมีมาตรฐานความปลอดภัยระดับสากล เช่น การติดตั้งระบบเบรก ABS ในรถจักรยานยนต์ ระบบช่วยเหลือผู้ขับขี่ (ADAS) ในรถยนต์ใหม่ และการตรวจสอบคุณภาพหมวกนิรภัยและชิ้นส่วนรถตามมาตรฐาน UNECE นอกจากนี้ยังเน้นให้ความรู้แก่ประชาชนเกี่ยวกับการเลือกใช้อุปกรณ์ความปลอดภัยและยานพาหนะที่เหมาะสม

ยุทธศาสตร์ที่ 3 พัฒนาสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย มุ่งเน้นการปรับปรุงสภาพแวดล้อมถนนให้ปลอดภัยสำหรับทุกคน ทั้งผู้ใช้รถและผู้ที่เดินเท้าหรือใช้จักรยาน เช่น การแก้ไขจุดเสี่ยง การปรับปรุงสภาพถนน การติดตั้งระบบไฟส่องสว่าง การใช้เทคโนโลยีควบคุมความเร็ว เช่น กล้องตรวจจับความเร็ว และการส่งเสริมให้ประชาชนใช้ขนส่งสาธารณะและการเดินทางทางเลือกมากขึ้นเพื่อลดความแออัดบนถนน

ยุทธศาสตร์ที่ 4 เสริมสร้างโครงสร้างระบบการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน มุ่งพัฒนากลไกการบริหารจัดการให้มีประสิทธิภาพ เช่น การปรับปรุงกฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการควบคุมความเร็วและการบังคับใช้ การจัดสรรงบประมาณด้านความปลอดภัย การพัฒนาบุคลากร การติดตามและประเมินผลแบบมีระบบ และการกระจายอำนาจให้ท้องถิ่นสามารถวางแผนและดำเนินงานด้านความปลอดภัยในพื้นที่ได้อย่างมีประสิทธิภาพ โดยการมีส่วนร่วมจากชุมชนและภาคีเครือข่ายต่าง ๆ

แผนแม่บทนี้ยังสอดคล้องกับแผนยุทธศาสตร์ชาติ 20 ปี (พ.ศ. 2561–2580) ซึ่งในยุทธศาสตร์ที่ 1 ด้านความมั่นคง และยุทธศาสตร์ที่ 4 ด้านความเสมอภาคทางสังคม ได้กล่าวถึงการลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุทางถนนอย่างชัดเจน นอกจากนี้ยังเชื่อมโยงกับแผนพัฒนาระบบโลจิสติกส์และดิจิทัล ที่ส่งเสริมการใช้ข้อมูลดิจิทัลในการติดตามและประเมินผลการดำเนินงาน รวมถึงการวางรากฐานด้านโครงสร้างพื้นฐานที่ปลอดภัยต่อการเดินทาง

1. แนวทางการศึกษาการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนโดยใช้กรอบแนวคิด Safe System Approach หรือ แนวทางระบบปลอดภัย เป็นกรอบแนวคิดที่ได้รับการยอมรับในระดับนานาชาติ โดยเฉพาะจากองค์การอนามัยโลก และประเทศที่ประสบความสำเร็จในการลดอุบัติเหตุทางถนน เช่น สวีเดน เนเธอร์แลนด์ และออสเตรเลีย แนวคิดนี้ตั้งอยู่บนพื้นฐานของ

“ความผิดพลาดเป็นสิ่งที่หลีกเลี่ยงไม่ได้” และ “มนุษย์มีความเปราะบาง” ซึ่งหมายความว่าระบบถนนจะต้องถูกออกแบบเพื่อรองรับความผิดพลาดของมนุษย์โดยไม่ให้ส่งผลต่อชีวิตหรือการบาดเจ็บรุนแรง แนวทาง Safe System ประกอบด้วย 5 เสาหลัก ดังนี้

1.1 การบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน (Road Safety Management) เป็นรากฐานของระบบทั้งหมด โดยครอบคลุมการจัดตั้งหน่วยงานที่รับผิดชอบหลักด้านความปลอดภัยทางถนน การวางนโยบาย การกำหนดแผนแม่บท การบริหารทรัพยากร และการประเมินผลการดำเนินงาน เช่น การจัดทำแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน การกำหนดตัวชี้วัดระดับประเทศ และการมีระบบติดตามและประเมินผลที่เข้มแข็ง ตัวอย่างในประเทศไทย ได้แก่ ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ซึ่งเป็นหน่วยงานหลักในการกำหนดทิศทางและบูรณาการการดำเนินงานของหน่วยงานที่เกี่ยวข้องทุกระดับ.

1.2 ถนนและสภาพแวดล้อมที่ปลอดภัย (Safer Roads and Mobility) หมายถึงการออกแบบและปรับปรุงถนนให้ปลอดภัยมากขึ้นสำหรับผู้ใช้ทุกกลุ่ม โดยเฉพาะกลุ่มที่เปราะบาง เช่น คนเดินเท้า เด็ก ผู้สูงอายุ และผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ซึ่งรวมถึงการออกแบบถนนแบบ Complete Streets การติดตั้งไฟสัญญาณ การปรับปรุงจุดเสี่ยง การจำกัดความเร็วในเขตชุมชน และการพัฒนาโครงข่ายขนส่งมวลชนที่ปลอดภัยและเข้าถึงได้ ตัวอย่าง: การติดตั้งกล้องจับความเร็ว และการจัดการจุดตัดอันตรายด้วยข้อมูลอุบัติเหตุเชิงพื้นที่

1.3 ยานพาหนะที่ปลอดภัย (Safer Vehicles) ยานพาหนะควรมีมาตรฐานความปลอดภัยที่สามารถป้องกันหรือลดความรุนแรงของการบาดเจ็บได้ เช่น การติดตั้งระบบเบรกป้องกันล้อล็อก (ABS), ถุงลมนิรภัย (Airbag), เข็มขัดนิรภัย, ระบบช่วยเบรกฉุกเฉิน (AEB), ระบบควบคุมเสถียรภาพ (ESC) และการผ่านการทดสอบมาตรฐานความปลอดภัยยานยนต์ระดับสากล เช่น ASEAN NCAP ในประเทศไทยมีการผลักดันให้รถใหม่ติดตั้งระบบความปลอดภัยมาตรฐานสากล และให้ความรู้แก่ผู้บริโภคเกี่ยวกับการเลือกซื้อรถที่ปลอดภัย

1.4 ผู้ใช้รถใช้ถนนที่ปลอดภัย (Safer Road Users) การส่งเสริมพฤติกรรมการใช้ถนนอย่างปลอดภัยเป็นหัวใจสำคัญ เช่น การรณรงค์สวมหมวกนิรภัย, คาดเข็มขัดนิรภัย, ไม่ใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ ไม่ขับรถเม้าเมาศูรา การได้รับใบอนุญาตขับขี่ตามกฎหมาย รวมถึงการให้ความรู้และการฝึกอบรมพฤติกรรมขับขี่ที่ถูกต้อง กลุ่มเป้าหมายสำคัญ ได้แก่ เยาวชน ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้สูงอายุ และผู้ขับขี่ยานพาหนะ การใช้อยูทฤษฎี Health Belief Model สามารถช่วยศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมของผู้ใช้ถนนในมิตินี้ได้

1.5 การตอบสนองหลังเกิดอุบัติเหตุ (Post-crash Response) การจัดระบบบริการฉุกเฉินที่สามารถตอบสนองได้อย่างรวดเร็วและมีประสิทธิภาพเป็นปัจจัย

สำคัญที่ช่วยลดความสูญเสียจากอุบัติเหตุ เช่น ระบบกู้ชีพฉุกเฉิน (EMS) การส่งต่อผู้ป่วยอย่างเหมาะสม, การประสานข้อมูลระหว่างตำรวจ โรงพยาบาล และหน่วยกู้ชีพ ตลอดจนการดูแลผู้ได้รับบาดเจ็บในระยะยาว ในประเทศไทยมีการพัฒนาระบบสายด่วน 1669 และหน่วยปฏิบัติการฉุกเฉินในระดับจังหวัดและอำเภอ เพื่อเพิ่มการเข้าถึงบริการทางการแพทย์ภายใน “ชั่วโมงทอง”

2. การบังคับใช้กฎหมายและการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน

การบังคับใช้กฎหมายจราจรอย่างมีประสิทธิภาพเป็นหัวใจสำคัญในการควบคุมพฤติกรรมของผู้ใช้รถใช้ถนน เช่น การควบคุมความเร็ว การสวมหมวกนิรภัย การไม่ดื่มสุราขณะขับขี่ และการมีใบอนุญาตขับขี่ที่ถูกต้อง กฎหมายที่เข้มแข็งและถูกบังคับใช้อย่างต่อเนื่องสามารถช่วยลดโอกาสการเกิดอุบัติเหตุได้อย่างมีนัยสำคัญ อย่างไรก็ตาม ในประเทศไทยพบว่าปัญหาการฝ่าฝืนกฎหมายจราจรยังคงแพร่หลาย เช่น อัตราการไม่สวมหมวกนิรภัยในบางพื้นที่ยังสูงกว่า 50% โดยเฉพาะในชนบทหรือพื้นที่ทางไกล ส่งผลให้ผู้ขับขี่และผู้โดยสารมีความเสี่ยงสูงต่อการเสียชีวิตเมื่อเกิดอุบัติเหตุ (Thai Road Safety Observatory, 2566) นอกจากนี้ การบริหารจัดการด้านความปลอดภัยทางถนนควรมีหน่วยงานที่ชัดเจนในการกำกับ ติดตาม และประเมินผล รวมถึงการมีระบบข้อมูลที่ถูกต้องทันสมัย เพื่อใช้ในการวางแผนและกำหนดมาตรการต่าง ๆ อย่างเหมาะสม ซึ่งประเทศไทยมีการจัดตั้ง ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) เพื่อเป็นหน่วยงานหลักในการประสานงานด้านความปลอดภัยทางถนนร่วมกับหน่วยงานในทุกระดับทั้งส่วนกลางและส่วนท้องถิ่น (ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2565)

3. การมีส่วนร่วมของชุมชนและการดำเนินงานระดับท้องถิ่น

การมีส่วนร่วมของชุมชนเป็นกลไกสำคัญที่ส่งเสริมความยั่งยืนในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน โดยชุมชนสามารถมีบทบาทในการสร้างวินัยจราจร สื่อสารความรู้เกี่ยวกับความปลอดภัย ร่วมกันออกแบบพื้นที่เสี่ยงให้ปลอดภัย และเป็นเครือข่ายในการเฝ้าระวังพฤติกรรมเสี่ยงงานศึกษาของตระกูล เครือวัลย์ (2564) พบว่า ในพื้นที่ภาคเหนือตอนบน การมีส่วนร่วมของชุมชนผ่านกลไก อปพร. ผู้นำชุมชน โรงเรียน และเครือข่ายจิตอาสา มีบทบาทสำคัญต่อการสร้างความตระหนักรู้เรื่องการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มเยาวชน ทำให้เกิดพฤติกรรมขับขี่ปลอดภัยเพิ่มขึ้นนอกจากนี้ แนวทางของ แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565–2570 ยังเน้นให้หน่วยงานในระดับจังหวัดและท้องถิ่น มีบทบาทในการดำเนินงานตามแผนยุทธศาสตร์ เช่น การจัดตั้งศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนระดับจังหวัด (ศปถ.จ.) ซึ่งมีผู้ว่าราชการจังหวัดเป็นประธาน เพื่อผลักดันมาตรการป้องกันอุบัติเหตุในบริบทพื้นที่ของตนเอง

เช่น การตั้งด่านตรวจ การรณรงค์ความปลอดภัย และการเก็บข้อมูลอุบัติเหตุในพื้นที่ (ศูนย์
อำนวยการความปลอดภัยทางถนน, 2565)

4. การติดตามประเมินผลการดำเนินงาน

เนื่องด้วยแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับนี้ให้ความสำคัญอย่างยิ่งกับกระบวนการติดตามและประเมินผลการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนน แนว
ทางการติดตามประเมินผลจึงถูกบรรจุเป็นส่วนหนึ่งของตัวชี้วัดภายใต้ยุทธศาสตร์ที่ 4 พัฒนา
รากฐานโครงสร้างการทำงาน เพื่อให้เกิดการขับเคลื่อน ผลการดำเนินงานให้เป็นไปตามตัวชี้วัดใน
ทุกระดับ ในรอบระยะเวลาที่กำหนด และดำเนินการโดยผู้รับผิดชอบที่เหมาะสม ในเบื้องต้น
แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนฉบับนี้มีแนวทางการติดตามประเมินผลการดำเนินงานดังนี้

4.1 มีการติดตามและประเมินผลตัวชี้ วัดทุกไตรมาส ช่วงครึ่งทางของ
แผน (Mid-term) และเมื่อสิ้นสุดแผน โดยมีการรวบรวมข้อมูลผลการดำเนินงานตามตัวชี้วัด
ต่าง ๆ จากหน่วยงานในระดับท้องถิ่น ระดับอำเภอ ระดับจังหวัด และส่งต่อไปให้กับกรมควบคุมโรค
ซึ่งเป็นประธานคณะกรรมการที่ 6 ด้านการบริหารจัดการข้อมูลและการติดตามประเมินผล
ในคณะกรรมการศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน อย่างสม่ำเสมออย่างน้อยไตรมาสละ
1 ครั้ง และมีการประเมินผลช่วงครึ่งทางของแผนและเมื่อสิ้นสุดแผน

4.2 มีการปรับปรุงแก้ไขเกณฑ์การประเมินตัวชี้วัดตามความเหมาะสม
ในช่วงครึ่งทางของแผน(Mid-term) โดยนอกเหนือจากการรวบรวมข้อมูลผลการดำเนินงานตาม
ตัวชี้ วัด จะต้องมีการประเมินความเป็นไปได้และสถานการณ์ด้านความปลอดภัยทางถนนในช่วง
ปีต่าง ๆ เพื่อนำมาปรับค่าเป้าหมายหรือปรับปรุงตัวชี้วัดให้มีความเหมาะสมมากขึ้นเมื่อถึงช่วง
ครึ่งทางของแผน อีกทั้งมีการนำเสนอความก้าวหน้าของผลการดำเนินงานของตัวชี้วัดทั้งหมดให้
คณะรัฐมนตรีรับทราบโดยหากจำเป็นต้องการปรับแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน ควรมี
การดำเนินงานในช่วงครึ่งทางของแผน

4.3 มีการรายงานความก้าวหน้าของตัวชี้วัดให้คณะรัฐมนตรีและ
ประชาชนรับทราบ โดยการรายงานคณะรัฐมนตรี เป็นการรายงานความก้าวหน้าการดำเนินงาน
ซึ่งต้องการรายงานอย่างน้อยในช่วงครึ่งทางการดำเนินงานของแผนแม่บทความปลอดภัยทาง
ถนน พ.ศ. 2565 – 2570 ส่วนการรายงานต่อประชาชน เป็นการเผยแพร่ผลการดำเนินงานให้
ประชาชนรับทราบ โดยต้องการรายงานอย่างน้อยปีละ 1 ครั้ง ทั้งนี้ คณะอนุกรรมการที่ 6 ด้าน
การบริหารจัดการข้อมูลและการติดตามประเมินผลต้องรายงานผลการดำเนินงานไปที่
คณะอนุกรรมการที่ 8 ด้านการรณรงค์ประชาสัมพันธ์ สร้างจิตสำนึกและความตระหนักในการใช้

รถใช้ถนน และให้คณะอนุกรรมการที่ 8 เตรียมพร้อมและจัดหาช่องทางในการเผยแพร่ผลการดำเนินงานต่อประชาชนต่อไป

4.4 มีการเพิ่มศักยภาพบุคลากรที่ทำหน้าที่ติดตามและประเมินผล (Capacity building) โดยจะต้องมีการให้ความรู้อย่างสม่ำเสมอ อย่างน้อยไตรมาสละ 1 ครั้ง กับบุคลากรในหน่วยงานที่ดำเนินการรวบรวมและใช้ประโยชน์จากข้อมูลด้านอุบัติเหตุทางถนน และข้อมูลที่เกี่ยวข้องกับตัวชี้วัดภายใต้แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570

4.5 มีการติดตามและประเมินผลการใช้งบประมาณเพื่อการดำเนินงานด้านความปลอดภัยทางถนนของหน่วยงานที่รับผิดชอบ รวมทั้งหน่วยงานให้ทุน เช่น สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) และกองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน (กปถ.) เป็นต้น ว่าเพียงพอและมีประสิทธิภาพหรือไม่ โดยต้องมีการประเมินผลทุกปี และนำผลการประเมินมาใช้ในการกำหนดแนวทางจัดสรรงบประมาณเพิ่มเติมกรณีที่มีการดำเนินมาตรการตามแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565 – 2570 ไม่มีงบประมาณสนับสนุนหรือมีงบประมาณสนับสนุนไม่เพียงพอ

3. แนวคิดและทฤษฎีแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ (Health Belief Model)

3.1 แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ

แนวคิดและทฤษฎีแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ (Health Belief Model) (กองสุศึกษา สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข, 2552) อ้างอิงจาก ศุภสวัสดิ์ รุจิรวรรณ (2560) เป็นแบบแผนหรือรูปแบบที่พัฒนาขึ้นมาจากทฤษฎีทางด้านจิตวิทยาสังคมเพื่อใช้อธิบายการตัดสินใจของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมสุขภาพ โดยครั้งแรกได้นำมาใช้ในการทำนายและอธิบายพฤติกรรมการป้องกันโรค (Preventive Health Behavior) ต่อมาภายหลังได้มีการดัดแปลงไปใช้ในการอธิบายพฤติกรรมการเจ็บป่วย (Illness Behavior) และพฤติกรรมของผู้ป่วยในการปฏิบัติตัวตามคำแนะนำของแพทย์ (Sick-role Behavior) แบบแผนความเชื่อทางสุขภาพเป็นแบบแผนหรือรูปแบบที่พัฒนาขึ้นมาจากทฤษฎีทางด้านจิตวิทยาสังคมเพื่อใช้อธิบายการตัดสินใจของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมสุขภาพ โดยครั้งแรกได้นำมาใช้ในการทำนายและอธิบายพฤติกรรมการป้องกันโรค (Preventive health behavior) ต่อมาภายหลังได้มีการดัดแปลงไปใช้ในการอธิบายพฤติกรรมการเจ็บป่วย (Illness behavior) และพฤติกรรมของผู้ป่วยในการปฏิบัติตัวตามคำแนะนำของแพทย์ (Sick-role behavior) พัฒนาการของแบบแผนความเชื่อทางสุขภาพเกิดขึ้นเมื่อนักวิชาการได้หันมาสนใจพฤติกรรมของมนุษย์กันมากขึ้นเนื่องจากมีความเชื่อว่าพฤติกรรมของมนุษย์เป็นสิ่งที่สามารถศึกษาทำความเข้าใจ และทำการ

ควบคุมได้โดยวิธีการทางวิทยาศาสตร์ สำหรับพฤติกรรมสุขภาพนั้น ได้รับความสนใจศึกษากันมากในตอนต้นของช่วงปี ค.ศ. 1950-1960 ซึ่งถือว่าเป็นช่วงเริ่มแรกของการพัฒนาแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ เนื่องจากในระชะนั้นการจัดบริการด้านสาธารณสุขที่เน้นกิจกรรมด้านการป้องกันโรคมกกว่ากิจกรรมด้านการรักษาพยาบาล ไม่ได้รับความสนใจจากประชาชน คือ ประสบปัญหาที่มีประชาชนมารับบริการการป้องกันโรคนั้นน้อยทั้ง ๆ ที่บริการที่จัดให้นั้นไม่ต้องเสียค่าใช้จ่าย หรือเสียค่าใช้จ่ายต่ำก็ตาม (อาภาพร เภาวัฒนา และคณะ, 2561)

3.2 องค์ประกอบของแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ

อาภาพร เภาวัฒนา และคณะ (2561) กล่าวว่า องค์ประกอบที่สำคัญของแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่ใช้อธิบายและทำนายพฤติกรรมกรรมการป้องกันโรค และพฤติกรรมของบุคคล ประกอบด้วย

1. การรับรู้ต่อโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดโรค (Perceived susceptibility)

หมายถึง ความเชื่อของบุคคลที่มีผลโดยตรง ต่อการปฏิบัติตามคำแนะนำด้านสุขภาพทั้งในภาวะปกติและภาวะเจ็บป่วย แต่ละบุคคลจะมีความเชื่อในระดับที่ไม่เท่ากัน ดังนั้น บุคคลจึงมีวิธีหลีกเลี่ยงต่อการเกิดโรคด้วยการปฏิบัติตามเพื่อป้องกันและรักษาสุขภาพที่แตกต่างกัน จึงเป็นความเชื่อของบุคคลต่อความถูกต้องของการวินิจฉัยโรคของแพทย์ การคาดคะเนถึงโอกาสของการเกิดโรคซ้ำหรือการง่ายที่จะป่วยเป็นโรคต่าง ๆ มีรายงานการวิจัยหลายเรื่องที่ทำให้การสนับสนุนความเชื่อต่อโอกาสเสี่ยงของการเป็นโรคว่ามีความสัมพันธ์ในทางบวกกับพฤติกรรมปฏิบัติตามคำแนะนำของเจ้าหน้าที่ เช่น เมื่อบุคคลป่วยเป็นโรคใดโรคหนึ่ง ความรู้สึกของบุคคลที่ว่าตนเองจะมีโอกาสป่วยเป็นโรคนั้น ๆ อีกจะมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับการปฏิบัติพฤติกรรมเพื่อป้องกันโรคไม่ให้เกิดกับตนเองอีก (ภิรมย์พร ใจหนักแน่น, 2557) ในแบบแผนของความเชื่อด้านสุขภาพ ถือว่าการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเป็นโรคเป็นปัจจัยสำคัญและมีอิทธิพลสูงกว่าปัจจัยอื่น ๆ โดยบุคคลที่มีการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดโรคจะเห็นความสำคัญของการมีสุขภาพดี และจะให้ความร่วมมือในการปฏิบัติตนเพื่อป้องกันโรคและส่งเสริม สุขภาพ (จินดาพร ศิลาทอง, 2553)

1.1 การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน สามารถแบ่งออกเป็น 3 มิติหลัก ได้แก่ ความเสี่ยงทางสถิติ ซึ่งเป็นการรับรู้ที่อิงจากข้อมูลทางสถิติและความถี่ของการเกิดอุบัติเหตุ โดย Champion และ Skinner (2008) พบว่าบุคคลที่เข้าใจข้อมูลสถิติเกี่ยวกับอุบัติเหตุในกลุ่มคนที่มีลักษณะคล้ายคลึงกัน เช่น กลุ่มวัยรุ่นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ จะมีการรับรู้ความเสี่ยงที่แม่นยำมากขึ้น ต่อมาคือ ความเสี่ยงส่วนบุคคล ซึ่งหมายถึงการประเมินความเสี่ยงเฉพาะตน โดยพิจารณาจากทักษะ ประสบการณ์ และพฤติกรรมของตนเอง อย่างไรก็ตาม

Weinstein (1988) ได้ชี้ให้เห็นถึงปรากฏการณ์ ที่บุคคลมักประเมินความเสี่ยงของตนเองต่ำกว่าความเป็นจริง และมีতিสุดท้ายคือ ความเสี่ยงตามสถานการณ์ ซึ่งเป็นการรับรู้ความเสี่ยงที่ขึ้นอยู่กับบริบท เช่น สภาพอากาศ เวลาในการขับขี่ หรือสภาพแวดล้อม Slovic (2000) ระบุว่า การรับรู้ความเสี่ยงลักษณะนี้มีความยืดหยุ่นและสามารถนำไปสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมได้อย่างมีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ ยังมีปัจจัยที่ส่งผลต่อการรับรู้ความเสี่ยง ได้แก่ ประสบการณ์ส่วนตัว โดย Helweg-Larsen และ Shepperd (2001) พบว่าผู้ที่เคยประสบอุบัติเหตุหรือเคยเห็นเหตุการณ์ใกล้เคียงจะมีระดับการรับรู้ความเสี่ยงที่สูงกว่า และมีแนวโน้มที่จะมีพฤติกรรมป้องกันมากขึ้น รวมทั้งข้อมูลข่าวสารและสื่อ ซึ่งสามารถสร้างอิทธิพลต่อการรับรู้ของบุคคล การรับรู้ต่อโอกาสเสี่ยงมีความซับซ้อนและได้รับอิทธิพลจากหลายปัจจัย ทั้งในเชิงสถิติ บุคคล สถานการณ์ และสังคม ซึ่งล้วนเป็นตัวกำหนดแรงจูงใจในการป้องกันอุบัติเหตุและพฤติกรรมด้านความปลอดภัยของแต่ละบุคคล

2. การรับรู้ความรุนแรงของโรค (Perceived severity) หมายถึง ความรู้สึกนึกคิดของบุคคลที่มีต่อความรุนแรงของโรคที่มีต่อร่างกาย ก่อให้เกิดความพิการ เสียชีวิต เกิดความยากลำบาก และใช้เวลานานในการรักษาโรค การเกิดโรคแทรกซ้อน หรือการกระทบกระเทือนฐานะทางสังคม หรือ เป็นการประเมินการรับรู้ความรุนแรงของโรค ปัญหาสุขภาพหรือผลกระทบจากการเกิดโรคซึ่งก่อให้เกิดความพิการหรือเสียชีวิต การประเมินความรุนแรงนั้นอาศัยระดับต่าง ๆ ของการกระตุ้นเร้าของบุคคลเกี่ยวกับการเจ็บป่วยนั้น ซึ่งอาจจะมองว่าความรุนแรงของการเจ็บป่วยนั้นทำให้เกิดความพิการ อาจมีผลกระทบโดยตรงต่อหน้าที่การทำงาน เมื่อบุคคลเกิดการรับรู้ความรุนแรงของโรค หรือการเจ็บป่วยแล้วจะมีผลทำให้บุคคลปฏิบัติตามคำแนะนำเพื่อการป้องกันโรค มีรายงานผลการวิจัยจำนวนมากที่พบว่า การรับรู้ความรุนแรงของโรคมีความสัมพันธ์ในทางบวกกับพฤติกรรมในการป้องกันโรค (จินดาพร ศิลาทอง, 2553)

2.1 การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุทางถนน เป็นการประเมินผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นจากอุบัติเหตุ ทั้งในระยะสั้นและระยะยาว Janz และ Becker (1984) แบ่งความรุนแรงออกเป็นหลายมิติที่สำคัญ ได้แก่ มิติทางกายภาพ การบาดเจ็บเฉียบพลัน การรับรู้ความรุนแรงของการบาดเจ็บที่เกิดขึ้นทันทีจากอุบัติเหตุ เช่น กระดูกหัก บาดแผล หรือการบาดเจ็บของอวัยวะสำคัญ Schwarzer (2008) พบว่าการรับรู้ความรุนแรงทางกายภาพมีความสัมพันธ์โดยตรงกับการใช้อุปกรณ์ป้องกัน การรับรู้เกี่ยวกับความพิการถาวร การสูญเสียการทำงานของอวัยวะ หรือปัญหาสุขภาพเรื้อรัง Bandura (2004) ชี้ให้เห็นว่าการรับรู้ผลกระทบระยะยาวมีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมอย่างยั่งยืน การรับรู้ความเป็นไปได้ของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ ซึ่งมักเป็นแรงจูงใจที่แข็งแกร่งที่สุดในการป้องกัน ความเครียดและ

บาดแผลทางจิตใจ Norris et al. (2002) พบว่าผู้ประสบอุบัติเหตุมักประสบปัญหาทางจิตใจ เช่น PTSD ความวิตกกังวล และภาวะซึมเศร้า การรับรู้ผลกระทบเหล่านี้ส่งผลต่อแรงจูงใจในการป้องกัน การรับรู้เกี่ยวกับการลดลงของคุณภาพชีวิต ความสามารถในการดำเนินกิจกรรมประจำวัน มิติทางสังคมและเศรษฐกิจ ภาระทางการเงิน ค่าใช้จ่ายในการรักษา การสูญเสียรายได้ และค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟู Drummond et al. (2015) ชี้ให้เห็นว่าการรับรู้ภาระทางเศรษฐกิจเป็นปัจจัยสำคัญในการตัดสินใจป้องกัน ผลกระทบต่อครอบครัว การรับรู้เกี่ยวกับความทุกข์ของสมาชิกครอบครัว ภาระในการดูแล และการเปลี่ยนแปลงบทบาทในครอบครัว การสูญเสียโอกาสในการทำงาน การเปลี่ยนแปลงอาชีพ หรือการลดลงของประสิทธิภาพในการทำงาน

3. การรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันโรค (Perceived Benefits) หมายถึง ความเชื่อของบุคคลว่าการกระทำหรือพฤติกรรมสุขภาพที่แนะนำสามารถช่วยลดโอกาสการเกิดโรค หรือสามารถบรรเทาความรุนแรงของโรคและผลกระทบที่อาจเกิดขึ้นได้ บุคคลที่เชื่อว่าการปฏิบัติตามพฤติกรรมสุขภาพจะส่งผลดีต่อตนเอง เช่น ช่วยป้องกันโรค หรือช่วยให้หายจากโรคได้เร็วขึ้น จะมีแนวโน้มที่จะปฏิบัติตามพฤติกรรมนั้น ๆ สูงขึ้น การรับรู้ประโยชน์มีบทบาทสำคัญในการตัดสินใจของบุคคล โดยเฉพาะเมื่อมีการชั่งน้ำหนักระหว่างผลดีที่คาดว่าจะได้รับกับความพยายามหรือค่าใช้จ่ายที่ต้องลงทุนเพื่อดำเนินพฤติกรรมสุขภาพ เช่น หากบุคคลเชื่อว่าการสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์สามารถลดโอกาสการบาดเจ็บรุนแรงได้ แม้ว่าจะรู้สึกไม่สบายบ้างขณะสวมหมวกนิรภัย บุคคลนั้นก็จะมีแนวโน้มที่จะเลือกสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่ การวิจัยหลายชิ้นยืนยันว่า การรับรู้ประโยชน์มีความสัมพันธ์เชิงบวกกับการปฏิบัติตนด้านสุขภาพ เช่น ในการศึกษาของ Champion และ Skinner (2008) พบว่า ผู้หญิงที่เชื่อว่าการตรวจแมมโมแกรมสามารถตรวจพบมะเร็งเต้านมในระยะเริ่มต้นได้ จะมีแนวโน้มไปตรวจสุขภาพสม่ำเสมอมากกว่าผู้ที่ไม่เชื่อเช่นนั้น เช่นเดียวกับการศึกษาของ Glanz et al. (2015) ที่แสดงให้เห็นว่าการเน้นประโยชน์ที่จับต้องได้ของพฤติกรรมสุขภาพ เช่น การมีสุขภาพแข็งแรง ลดค่าใช้จ่ายการรักษาพยาบาล และมีคุณภาพชีวิตที่ดีขึ้น ช่วยกระตุ้นให้บุคคลตัดสินใจปฏิบัติตามคำแนะนำด้านสุขภาพได้มีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

3.1 การรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน เป็นองค์ประกอบสำคัญในแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ โดยหมายถึง ความเชื่อของบุคคลเกี่ยวกับประสิทธิผลของมาตรการหรือพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุ โดย Jones et al. (2015) ได้แบ่งการรับรู้ประโยชน์ออกเป็นหลายประเภท ซึ่งสามารถจำแนกเป็นประโยชน์ทางตรงและทางอ้อม ประโยชน์ทางตรง บุคคลมักเชื่อว่ามาตรการป้องกันสามารถลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ เช่น การสวมหมวกนิรภัยสามารถลดโอกาสของการบาดเจ็บที่ศีรษะได้ Thompson et al.

(2000) พบว่าการรับรู้ในประสิทธิผลของหมวกนิรภัยมีความสัมพันธ์กับอัตราการใช้งานจริงของผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ นอกจากนี้ยังมีความเชื่อว่ามาตรการป้องกันสามารถลดความรุนแรงของผลกระทบจากอุบัติเหตุ แม้ไม่สามารถป้องกันการชนได้โดยตรง เช่น การคาดเข็มขัดนิรภัยอาจไม่สามารถป้องกันอุบัติเหตุ แต่สามารถลดความรุนแรงของการบาดเจ็บเมื่อเกิดเหตุได้ ในด้านประโยชน์ทางอ้อม การรับรู้ประโยชน์ยังรวมถึงความรู้สึกมั่นใจและปลอดภัยเมื่อปฏิบัติตามมาตรการป้องกัน ซึ่ง Ajzen (1991) ระบุว่าความรู้สึกเชิงบวกนี้ทำหน้าที่เป็นแรงเสริมภายในที่ส่งเสริมให้บุคคลลงมือซึ่งพฤติกรรมที่เหมาะสม นอกจากนี้ การปฏิบัติตามมาตรการความปลอดภัยยังนำไปสู่การได้รับการยอมรับจากสังคม เช่น การได้รับคำชมจากครอบครัวหรือเพื่อนร่วมงาน และยังช่วยให้บุคคลรู้สึกว่าการเป็นแบบอย่างที่ดีแก่ผู้อื่น โดยเฉพาะต่อสมาชิกในครอบครัวหรือกลุ่มคนใกล้ชิด

4. การรับรู้อุปสรรคในการป้องกันโรค (Perceived Barriers) หมายถึง ความเชื่อของบุคคลเกี่ยวกับปัจจัยที่เป็นอุปสรรค ข้อยกจำกัด หรือความยุ่งยากที่อาจเกิดขึ้นเมื่อต้องดำเนินพฤติกรรมสุขภาพ เช่น ความรู้สึกไม่สะดวก ไม่สบาย ความกลัวผลข้างเคียง ค่าใช้จ่ายสูง หรือการขาดการสนับสนุนจากสังคม (Glanz et al., 2015) (Rosenstock, 1974) การรับรู้อุปสรรคถือเป็นตัวแปรสำคัญที่สามารถขัดขวางการปฏิบัติตามพฤติกรรมสุขภาพ แม้ว่าบุคคลจะตระหนักถึงความเสี่ยงและประโยชน์ของการกระทำแล้วก็ตามอุปสรรคที่บุคคลรับรู้อาจเป็นทั้งอุปสรรคจริง (Objective Barriers) และอุปสรรคที่เป็นผลจากการตีความของบุคคลเอง (Perceived Barriers) ตัวอย่างเช่น บุคคลอาจรู้สึกว่าการเข้ารับการตรวจคัดกรองโรคมะเร็งมีค่าใช้จ่ายสูง แม้ว่าความเป็นจริงอาจมีโครงการตรวจฟรีที่จัดโดยหน่วยงานสาธารณสุข การรับรู้อุปสรรคจึงไม่จำเป็นต้องสอดคล้องกับข้อเท็จจริงเสมอไป แต่จะส่งผลต่อการตัดสินใจของบุคคลอย่างมีนัยสำคัญ การวิจัยพบว่า การรับรู้อุปสรรคมีความสัมพันธ์เชิงลบกับพฤติกรรมสุขภาพ กล่าวคือ บุคคลที่รับรู้อุปสรรคมากจะมีแนวโน้มหลีกเลี่ยงการปฏิบัติตามพฤติกรรมสุขภาพ เช่น การศึกษาของ Strecher และ Rosenstock (1997) ระบุว่า ผู้ที่รับรู้ว่าการเลิกสูบบุหรี่ทำได้ยาก เช่น มีอาการถอนยา หรือกลัวน้ำหนักขึ้น มักมีแนวโน้มที่จะไม่พยายามเลิกสูบ แม้ว่าจะตระหนักถึงความเสี่ยงของการสูบบุหรี่ต่อสุขภาพก็ตาม

4.1 การรับรู้อุปสรรคของการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน เป็นการประเมินถึงต้นทุน ความยุ่งยาก หรือผลเสียที่อาจเกิดขึ้นจากการดำเนินพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ โดยองค์ประกอบนี้เป็นหนึ่งในปัจจัยสำคัญของแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ซึ่งมีผลอย่างยิ่งต่อการตัดสินใจของบุคคลในการเลือกที่จะไม่ปฏิบัติตามมาตรการความปลอดภัย Glanz et al. (2008) ชี้ให้เห็นว่า อุปสรรคต่าง ๆ ที่บุคคลรับรู้ นั้น มักเป็นเหตุผลหลักที่ทำให้หลีกเลี่ยงการเปลี่ยนแปลง

พฤติกรรม แม้จะตระหนักถึงความเสี่ยงและเห็นประโยชน์ของการป้องกันก็ตาม อุปสรรคสามารถจำแนกออกเป็นหลายประเภท ได้แก่ อุปสรรคทางกายภาพ ซึ่งรวมถึงความไม่สะดวกในการใช้อุปกรณ์ป้องกันอุบัติเหตุ เช่น หมวกนิรภัย หน้ากาก หรือใช้งานไม่สะดวก โดยเฉพาะในสภาพแวดล้อมที่ร้อนหรือชื้น ส่งผลให้ผู้ใช้อาจหลีกเลี่ยงการสวมใส่ในระยะยาว อุปสรรคทางเศรษฐกิจ โดยเฉพาะค่าใช้จ่ายในการซื้ออุปกรณ์คุณภาพดีที่อาจสูงเกินกว่าความสามารถของผู้ใช้ Vernick et al. (1999) รายงานว่าราคาเป็นปัจจัยสำคัญในการตัดสินใจว่าจะใช้อุปกรณ์หรือไม่ นอกจากนี้ยังมีต้นทุนแฝง เช่น ค่าใช้จ่ายในการบำรุงรักษาอุปกรณ์ และความเสี่ยงต่อการสูญเสียรายได้ในบางอาชีพหากการใช้อุปกรณ์ทำให้ประสิทธิภาพการทำงานลดลง อุปสรรคทางสังคมและจิตวิทยา ปรากฏว่าความคิดเห็นของสังคมรอบตัวมีอิทธิพลต่อการตัดสินใจ Reason (1990) อธิบายว่าวัฒนธรรมขององค์กรหรือกลุ่มสามารถกำหนดการยอมรับหรือปฏิเสธมาตรการความปลอดภัย เช่น เพื่อน อาจมองว่าผู้ที่ใส่หมวกนิรภัย เป็นคนขี้กลัวหรือไม่มีความสามารถในการขับขี่ นอกจากนี้ ความเชื่อเรื่องโชชะตา หรือการมองว่าอุบัติเหตุไม่สามารถควบคุมได้ ก็อาจทำให้บุคคลละเลยการป้องกัน อุปสรรคทางโครงสร้าง ซึ่งเกี่ยวข้องกับปัจจัยภายนอกที่อยู่นอกเหนือการควบคุมของบุคคล เช่น การขาดนโยบายที่ชัดเจนหรือการบังคับใช้ที่ไม่จริงจัง ซึ่งล้วนเป็นปัจจัยที่ทำให้บุคคลไม่สามารถปฏิบัติตามพฤติกรรมความปลอดภัยได้อย่างมีประสิทธิภาพ

จากแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ (health belief model) สรุปแนวคิดได้ว่า การที่บุคคลจะปฏิบัติตัวเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ บุคคลต้องมีการรับรู้ต่อโอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ รับรู้ต่อความรุนแรงของเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งการรับรู้นี้จะผลักดันให้บุคคลหลีกเลี่ยงจากภาวะคุกคามของอุบัติเหตุ โดยการเลือกวิถีปฏิบัติที่คิดว่าเป็นทางออกที่ดีที่สุด เปรียบเทียบประโยชน์ที่ได้รับจากการปฏิบัติกับผลเสีย ค่าใช้จ่ายหรืออุปสรรคที่เกิดขึ้น นอกจากนี้ แรงจูงใจด้านสุขภาพและปัจจัยร่วมอื่น ๆ เช่น ตัวแปรด้านประชากร ด้านโครงสร้าง ด้านปฏิสัมพันธ์ และสิ่งชักนำ ให้เกิดการปฏิบัติ เป็นปัจจัยที่มีผลต่อการปฏิบัติเพื่อสุขภาพของบุคคลนั้น ๆ ด้วยการรับรู้ประโยชน์และการรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุจะทำให้บุคคลเกิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการดูแลตนเองหรือพฤติกรรมดูแลตนเองที่ถูกต้องมากขึ้น

การวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้นำแบบแผนความเชื่อทางด้านสุขภาพ (health belief model) มาเป็นปัจจัยหนึ่งในการวิเคราะห์ความเชื่อของประชาชนเพื่อนำไปสู่การศึกษาถึงพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่ของประชาชน ประกอบด้วย การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุ การรับรู้อุปสรรคของการป้องกันอุบัติเหตุ และปัจจัยร่วม ได้แก่ เพศ อายุ อาชีพ ประสบการณ์ในการขับขี่ การมีใบอนุญาตขับขี่ และความรู้เรื่องกฎจราจร

4. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

4.1 งานวิจัยภายในประเทศ

ผู้วิจัยได้ทำการศึกษางานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ที่มีผู้ศึกษาไว้ ดังนี้

ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (2562) รายงานผลการประเมินมาตรการองค์กรต้นแบบความปลอดภัยทางถนน 120 แห่งทั่วประเทศ พบว่า องค์กรที่มีการกำหนดนโยบาย "ดื่มไม่ขับ" และตรวจวัดแอลกอฮอล์ก่อนขับ มีอัตราการเกิดอุบัติเหตุลดลงร้อยละ 64.2 เมื่อเทียบกับก่อนดำเนินการ และพบว่าการมีส่วนร่วมของพนักงานในการกำหนดมาตรการเป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้โครงการประสบความสำเร็จ

วรรณ อิมจิตต์ และคณะ (2562) ได้ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนเบญจมราชรังสฤษฎิ์ จังหวัดฉะเชิงเทรา ผลการวิจัยพบว่า การรับรู้เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้แก่ การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์ในการปฏิบัติตามเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ การรับรู้อุปสรรคในการปฏิบัติตามเพื่อป้องกันอุบัติเหตุ และการรับรู้ความสามารถของตนเองในการปฏิบัติตามเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนเบญจมราชรังสฤษฎิ์ จังหวัดฉะเชิงเทราอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 สิ่งชักนำในการปฏิบัติตามเพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายโรงเรียนเบญจมราชรังสฤษฎิ์ จังหวัดฉะเชิงเทราอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร (2563) ศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของผู้สูงอายุในเขตเมือง 5 จังหวัด จำนวน 1,625 คน พบว่า ผู้สูงอายุที่มีทางเลือกในการเดินทางมากกว่า 2 รูปแบบมีแนวโน้มลดการขับขี่ด้วยตนเองร้อยละ 38.2 และมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุต่ำกว่ากลุ่มที่ต้องพึ่งพาการขับขี่ด้วยตนเองเพียงอย่างเดียวอย่างมีนัยสำคัญ ($p < 0.001$)

เบญจมาศ ทองสิมา และคณะ (2563) ศึกษาผลของโปรแกรมการส่งเสริมการขับขี่ปลอดภัยโดยการมีส่วนร่วมของชุมชนในผู้สูงอายุ จำนวน 186 คน พบว่า กลุ่มที่ได้รับโปรแกรมมีคะแนนพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยสูงกว่ากลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญ ($p < 0.001$)

และมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุลดลงร้อยละ 56.4 หลังติดตาม 1 ปี โดยปัจจัยสำคัญคือการสร้างเครือข่ายผู้สูงอายุและการส่งเสริมการใช้บริการรถรับส่งในชุมชน

ภาวิณี เอี่ยมตระกูล และคณะ (2564) ได้ศึกษาปัจจัยพฤติกรรมเสี่ยงที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยด้านพฤติกรรมเสี่ยงที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่กรุงเทพมหานคร โดยดำเนินการศึกษาในกลุ่มตัวอย่างประชาชนจำนวน 1,000 คน ซึ่งใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบเฉพาะเจาะจงจากกลุ่มผู้ใช้รถใช้ถนนที่มีรูปแบบการเดินทางที่หลากหลายและมีประสบการณ์การเดินทางในพื้นที่ไม่น้อยกว่าหนึ่งปี การเก็บรวบรวมข้อมูลใช้แบบสอบถามที่ผ่านการตรวจสอบความเชื่อมั่น (Cronbach's alpha=0.862) และนำข้อมูลที่ได้มาวิเคราะห์ด้วยสถิติถดถอยโลจิสติกแบบไบนารี ผลการวิจัยพบว่า พฤติกรรมเสี่ยงที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่ การเมาแล้วขับ ($\text{Exp}(B)=3.191$) การขับเร็ว ($\text{Exp}(B)=2.260$) การขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด ($\text{Exp}(B)=2.025$) และการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ($\text{Exp}(B)=0.334$) โดยกลุ่มตัวอย่างที่เคยมีพฤติกรรมเสี่ยงดังกล่าวมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงกว่ากลุ่มที่ไม่มีพฤติกรรมเสี่ยงอย่างชัดเจน นอกจากนี้ยังพบว่าผู้ที่ปฏิบัติตามกฎจราจรมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุต่ำกว่าผู้ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

จตุภพ ดิษผล (2564) ได้ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประชาชนในเขตอำเภอสว่างอารมณ์ จังหวัดอุทัยธานี ผลการวิจัยพบว่า โมเดลเชิงสาเหตุที่พัฒนาขึ้นตามสมมติฐานมีความสอดคล้องกับข้อมูลเชิงประจักษ์ โดยมีแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในด้านการบริหารจัดการความปลอดภัยทางถนน ด้านถนนและการสัญจรอย่างปลอดภัย ด้านยานพาหนะที่ปลอดภัย และด้านผู้ใช้รถใช้ถนนอย่างปลอดภัย และมีปัจจัยที่ส่งผลต่อการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ $p<0.05$ ได้แก่ ยานพาหนะ ผู้ขับขี่ถนนและสิ่งแวดล้อมรอบข้าง มีขนาดอิทธิพลเท่ากับ 0.40, 0.32, 0.24 และ 0.17 ตามลำดับ ปัจจัยทั้ง 4 นี้ สามารถอธิบายความแปรปรวนในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนได้ร้อยละ 58

พรทิพย์ วรกิจโกศาทร และ ณัฐชา วัฒนประภา (2564) ศึกษาประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมายต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยในกลุ่มวัยทำงาน พื้นที่ 4 จังหวัด กลุ่มตัวอย่าง 1,840 คน พบว่า การรับรู้ความเข้มงวดในการบังคับใช้กฎหมาย ($\text{OR}=2.65$, 95%CI: 1.98-3.54) และการรับรู้โอกาสถูกจับกุม ($\text{OR}=3.12$, 95%CI: 2.24-4.36) มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญกับพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย โดยพื้นที่ที่มีการบังคับใช้กฎหมายเข้มงวดมีอัตราการสวมหมวกนิรภัยสูงกว่าพื้นที่ที่ควบคุมร้อยละ 28.6

จินตนา สุวรรณรัตน์ และ อีรพร วุฒยวนิช (2564) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างทัศนคติ การรับรู้ความสามารถตนเอง และพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยในผู้สูงอายุ

จำนวน 356 คน พบว่า การรับรู้ความสามารถตนเอง (Self-efficacy) ($r=0.72$, $p<0.001$) เป็นปัจจัยทำนายที่สำคัญที่สุดของพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย รองลงมาคือ ทักษะคติต่อความปลอดภัย ($r=0.64$, $p<0.001$) โดยสามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมได้ร้อยละ 58.2 ($R^2=0.582$)

มูลนิธิไทยโรดส์ (2564) สำรวจพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของผู้สูงอายุไทย 60 ปีขึ้นไป จำนวน 2,450 คนทั่วประเทศ พบว่า ผู้สูงอายุที่มีระบบสนับสนุนทางสังคมดี โดยเฉพาะการมีบุตรหลานช่วยรับส่ง มีแนวโน้มที่จะลดการขับขี่ในสถานการณ์เสี่ยงสูงกว่าผู้ที่อยู่ตามลำพัง ($OR=2.38$, 95%CI: 1.96-2.89) และพบว่า พื้นที่ที่มีระบบขนส่งสาธารณะเข้าถึงได้ง่ายมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุในผู้สูงอายุต่ำกว่าพื้นที่ที่ไม่มีร้อยละ 42.8 (รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์, สนับสนุนโดยสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ)

โสพรรณ โพทะยะ และคณะ (2565) ได้ศึกษาปัจจัยทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในพื้นที่เขตตอนเหนือของกรุงเทพมหานคร เพื่อศึกษาปัจจัยที่สามารถทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยใช้ทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรค (Protection Motivation Theory) เป็นกรอบแนวคิดการศึกษา กลุ่มเป้าหมายคือผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ใช้เส้นทางในเขตสายไหม บางเขน และดอนเมือง กรุงเทพมหานคร จำนวน 430 คน ผลการวิจัยพบว่าพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรโดยรวมของผู้ขับขี่อยู่ในระดับดีมาก โดยมีคะแนนเฉลี่ยรวมเท่ากับ 4.31 ($SD = 0.45$) ด้านพฤติกรรมที่มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุดคือการสวมหมวกนิรภัย รองลงมาคือการขับขี่ด้วยความระมัดระวัง การตรวจสอบสภาพรถ การปฏิบัติตามกฎจราจร และการดูแลสภาพร่างกายและจิตใจตามลำดับ สำหรับปัจจัยที่สามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุได้อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่ การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ($\beta = 0.36$, $p<.001$) เจตนาเชิงพฤติกรรมในการป้องกันอุบัติเหตุ ($\beta = 0.27$, $p<.001$) อายุ ($\beta = 0.26$, $p<.001$) เพศ ($\beta = 0.13$, $p<.005$) และการรับรู้ความคาดหวังในผลลัพธ์จากการปฏิบัติ ($\beta = 0.14$, $p<.05$) โดยทั้งห้าปัจจัยสามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุได้ร้อยละ 31.6

ชญธร แผงฤทธิ์ และจักรกฤษณ์ พลราช (2565) ได้ดำเนินการวิจัยเรื่อง การนำเสนอแนวทางการพัฒนารูปแบบการส่งเสริมความรู้ด้านสุขภาพเพื่อป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย มีวัตถุประสงค์เพื่อพัฒนาและตรวจสอบคุณภาพของรูปแบบการส่งเสริมความรู้ด้านสุขภาพสำหรับการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย โดยใช้แนวคิดความรู้ด้านสุขภาพ (Health Literacy) ร่วมกับการประยุกต์กระบวนการวางแผนการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม (Intervention Mapping: IM) ผลการประเมินพบว่า รูปแบบ STRIVE Model มีความเหมาะสม

และศักยภาพในการนำไปใช้จริงในโรงเรียนมัธยมศึกษา เพื่อเสริมสร้างความรอบรู้ด้านสุขภาพ และลดอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในกลุ่มนักเรียนชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย ได้อย่างมีประสิทธิภาพ

ภูมิพัฒน์ ล้นเหลือ และเลิศชัย เจริญธัญรักษ์ (2565) ได้ศึกษาความชุกและปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากรถจักรยานยนต์ในนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอกุฉินารายณ์ จังหวัดชัยภูมิ โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความชุกของการเกิดอุบัติเหตุ และปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายที่ใช้รถจักรยานยนต์เดินทางไปโรงเรียน กลุ่มตัวอย่างในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ นักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายในสังกัดสำนักงานเขตพื้นที่การศึกษามัธยมศึกษา เขต 30 จังหวัดชัยภูมิ จำนวน 991 คน ที่เดินทางมาโรงเรียนด้วยรถจักรยานยนต์ โดยใช้แบบสอบถามในการเก็บรวบรวมข้อมูล และวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติ Multiple Logistic Regression ผลการศึกษาพบว่า ความชุกของการเกิดอุบัติเหตุในกลุ่มตัวอย่างอยู่ที่ร้อยละ 12.4 โดยมีปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่ การขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง การโดยสารรถจักรยานยนต์เกิน 2 คน และการใช้รถจักรยานยนต์ที่ไม่มีกระจกมองข้างหรือกระจกมองข้างชำรุด โดยพบว่าผู้ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงดังกล่าวมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าผู้ที่ไม่มีความเสี่ยงอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ นอกจากนี้ ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุที่พบมากที่สุดคือ การล้มเองจากการขับขี่ ซึ่งมักเกิดจากการขาดความระมัดระวังในการใช้รถจักรยานยนต์

วลีสัย อาษาไชย (2566) ได้ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในตำบลหนองหญ้าไซ อำเภอสองพี่น้อง จังหวัดสุพรรณบุรี ผลการศึกษา พบว่า พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในภาพรวมอยู่ในระดับปานกลาง ร้อยละ 62.7 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่ ปัจจัยนำด้านทัศนคติต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ($r=-0.206$, $p<0.001$) การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ($r=0.537$, $p<0.001$) การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุจากการขับขี่ ($r=0.116$, $p=0.032$) การรับรู้ผลดีและผลประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ ($r=-0.183$, $p=0.001$) และปัจจัยเสริมการได้รับข่าวสารจากสื่อต่าง ๆ ($r=0.109$, $p=0.043$) ส่วนผลการวิเคราะห์สถานการณ์อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในตำบลหนองหญ้าไซของแกนนำเครือข่าย พบว่า อยู่ในระดับรุนแรง สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ สาเหตุด้านกายภาพของถนน และสาเหตุด้านพฤติกรรมของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์โดยประมาณ

ฐาฤทธิ์ ส่งแสง และคณะ (2566) ได้ทำการศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและแนวทางการปรับปรุง กรณีศึกษาในเขตพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนน และเสนอแนวทางการปรับปรุงเพื่อป้องกันอุบัติเหตุในเขตเมืองนครปฐม กลุ่มข้อมูลที่ศึกษาได้จากรายงานบันทึกอุบัติเหตุของสถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองนครปฐมในปี 2565 รวม 104 เหตุการณ์ และทำการวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติการถดถอยโลจิสติกแบบไบนารี ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่มีนัยสำคัญต่อการเกิดอุบัติเหตุรุนแรง ได้แก่ การขับขีในช่วงเวลากลางคืน การเดินทางในวันธรรมดา การใช้ทางหลวงแผ่นดิน การขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่สวมหมวกนิรภัย และการใช้ความเร็วขณะขับขี นอกจากนี้ บริเวณที่พบอุบัติเหตุสูงสุดคือถนนมาลัยแมน (ทางหลวงหมายเลข 321) ข้อเสนอแนะจากการศึกษาคือ ควรเสริมสร้างจิตสำนึกด้านความปลอดภัยให้กับกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เน้นการขับขีด้วยความเร็วที่เหมาะสม การสวมหมวกนิรภัย และเพิ่มการบังคับใช้กฎหมายจราจรในเส้นทางเสี่ยงโดยเฉพาะช่วงกลางคืน เพื่อช่วยลดอุบัติเหตุและความสูญเสียในอนาคต

อรุณา มาลายาภรณ์ และคณะ (2566) ได้ศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในเขตเทศบาลนครสุราษฎร์ธานี ระหว่างปี พ.ศ. 2561–2564 โดยเก็บรวบรวมข้อมูลจากระบบสารสนเทศเพื่อการจัดการผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุ (PHER Accident) ของกองสาธารณสุขฉุกเฉิน กระทรวงสาธารณสุข และทำการวิเคราะห์ด้วยสถิติเชิงพรรณนาและสถิติไคสแควร์ ผลการศึกษาพบว่า ในช่วงเวลาการศึกษาที่มีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนรวมทั้งสิ้น 6,428 ราย โดยกลุ่มที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดเป็นเพศชาย ร้อยละ 50.5 และอยู่ในช่วงอายุ 36–60 ปี ร้อยละ 27.0 รองลงมาคือกลุ่มอายุ 19–24 ปี และ 25–35 ปี ตามลำดับ ส่วนใหญ่เป็นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 89.5 และไม่ได้สวมหมวกนิรภัยหรือคาดเข็มขัดนิรภัย ร้อยละ 68.2 ผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตส่วนใหญ่เกิดอุบัติเหตุบนถนนกรมทางหลวง ร้อยละ 94.1 และมากกว่าหนึ่งในสี่ของผู้ประสบอุบัติเหตุมีประวัติการดื่มแอลกอฮอล์ ร้อยละ 25.2 จากการวิเคราะห์ความสัมพันธ์พบว่า เพศ อายุ การศึกษาพยาบาล การดื่มแอลกอฮอล์ ประเภทของผู้ใช้ถนน ยานพาหนะที่ใช้ และประเภทถนน มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($P\text{-value} < 0.05$) โดยเฉพาะกลุ่มชายวัยทำงาน 36–60 ปี ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยและดื่มแอลกอฮอล์มีแนวโน้มเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่ากลุ่มอื่นๆ อย่างมีนัยสำคัญ

บุญเพ็ง สิทธิวงษา และ คณะ (2567) ได้ศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรม การป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน ของประชาชนในพื้นที่จังหวัดอุดรธานี ผลการวิจัยพบว่า ประชาชนมีพฤติกรรมการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนโดยรวมในระดับปานกลาง โดยมี ค่าเฉลี่ยของพฤติกรรมด้านการบังคับใช้กฎหมายเป็นลำดับแรก รองลงมาคือด้านการเฝ้าระวัง

และด้านการสร้างจิตสำนึก ปัจจัยด้านบทบาทของภาคีเครือข่าย ด้านบทบาทของท้องถิ่น และด้านการมีส่วนร่วมของประชาชนส่งผลต่อพฤติกรรมการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของประชาชนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และแนวทางการพัฒนาพฤติกรรมการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน มี 3 ด้าน ได้แก่ ด้านการบังคับใช้กฎหมายขับขี่ยานพาหนะอย่างมีประสิทธิภาพ มีสติและสมาธิในการขับรถ ปฏิบัติตามกฎหมายจราจร และนำกฎหมายมาบังคับใช้ในชุมชนอย่างเป็นรูปธรรม ด้านการเฝ้าระวัง สร้างพฤติกรรมหรือการขับขี่ยานพาหนะอย่างมีประสิทธิภาพ ไม่ใช่โทรศัพท์ขณะขับรถ โดยศึกษาคู่มือจราจรและกฎหมายจราจร ขับขี่ตามกฎหมายจราจร ทำความเข้าใจในการใช้กฎหมาย และจัดให้ความรู้เรื่องกฎหมายจราจรอย่างจริงจัง และด้านการสร้างจิตสำนึก จัดทำคู่มือกฎหมายจราจรให้กับประชาชน ตักเตือนผู้ขับขี่ใช้ถนนจุดเสี่ยงเพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุ วางแผนดำเนินการและประเมินผล

ภุชณะ สุกวรงค์ และคณะ (2567) ได้ศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเสียชีวิตและการทำนายรูปแบบการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนในพื้นที่เขตสุขภาพที่ 8 มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยเสี่ยงที่มีผลต่อการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน และพัฒนาโมเดลการทำนายการเสียชีวิตในพื้นที่เขตสุขภาพที่ 8 ซึ่งครอบคลุมจังหวัดในภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนของประเทศไทย การวิจัยครั้งนี้เป็นการศึกษาเชิงวิเคราะห์แบบย้อนหลัง โดยใช้ข้อมูลทุติยภูมิจากระบบสารสนเทศเพื่อการจัดการผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรของกระทรวงสาธารณสุข ครอบคลุมผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจำนวนทั้งสิ้น 72,015 ราย ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเสียชีวิตอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่ เพศชาย อายุ 60 ปี ขึ้นไป การชนแบบมีคู่กรณี การเกิดอุบัติเหตุในอำเภอที่มีแหล่งท่องเที่ยวธรรมชาติ การเกิดอุบัติเหตุบนถนนกรมทางหลวงชนบท ช่วงเวลาการเกิดอุบัติเหตุระหว่าง 04.00–07.59 น. การไม่สวมหมวกนิรภัยหรือไม่คาดเข็มขัดนิรภัย การดื่มแอลกอฮอล์ และประเภทยานพาหนะที่ใช้ โดยเฉพาะรถบรรทุกและรถปิกอัพที่มีความเสี่ยงต่อการเสียชีวิตสูงกว่าจักรยาน นอกจากนี้งานวิจัยได้พัฒนาโมเดลการทำนายด้วยเทคนิค Machine Learning แบบมีผู้สอน (Supervised Learning) โดยใช้โมเดลต้นไม้ตัดสินใจ (Decision Tree) ซึ่งให้ความแม่นยำในการทำนายสูงถึงร้อยละ 92.50 ความเที่ยงร้อยละ 89.00 ความไว ร้อยละ 97.00 และค่าความแม่นยำเฉลี่ยร้อยละ 93.00

อนัญญา หาบุญมี และคณะ (2567) ได้ทำการศึกษาความชุกและปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาสถาบันอาชีวศึกษาจังหวัดหนองคาย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความชุกและปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในกลุ่มนักศึกษาสถาบันอาชีวศึกษาในจังหวัดหนองคาย ปีการศึกษา 2566

กลุ่มตัวอย่างเป็นนักศึกษา 525 คน เก็บข้อมูลผ่านแบบสอบถามออนไลน์ และวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติ Multiple Logistic Regression ผลการวิจัยพบว่า ความชุกของการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากรถจักรยานยนต์ในกลุ่มตัวอย่างอยู่ที่ร้อยละ 21.9 โดยปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่ เพศชาย การใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่ ประเภทรถจักรยานยนต์ที่ใช้ และพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ ผู้ที่มีพฤติกรรมขับขี่ไม่ดีมีความเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุสูงกว่ากลุ่มที่มีพฤติกรรมขับขี่ดีอย่างชัดเจน การศึกษาครั้งนี้ชี้ให้เห็นถึงความจำเป็นในการบังคับใช้กฎหมายห้ามใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่อย่างเข้มงวด และการส่งเสริมความรู้ความเข้าใจด้านความปลอดภัยทางถนนในกลุ่มเยาวชน

ปิยวรรณ ถนอดฐศิลป์ และสุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์ (2567) ได้ทำการวิเคราะห์ปัจจัยองค์ประกอบการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในกรณีที่มีผู้เสียชีวิต กรณีศึกษาพื้นที่เขตเมืองหลักจังหวัดชลบุรี มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนที่นำไปสู่การเสียชีวิตในพื้นที่เมืองชลบุรี ศรีราชา และบางละมุง กลุ่มตัวอย่างได้จากข้อมูลทุติยภูมิของตำรวจภูธรภาค 2 จังหวัดชลบุรี จำนวน 1,016 กรณี โดยใช้การวิเคราะห์ด้วยแบบจำลองสมการเชิงโครงสร้าง (Structural Equation Modeling: SEM) ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลทางตรงอย่างมีนัยสำคัญต่อปัจจัยถนน ได้แก่ ประเภทพื้นทาง จำนวนช่องจราจร ตำแหน่งบนช่วงถนน และช่องจราจรที่เกิดเหตุ ในขณะที่ปัจจัยยานพาหนะและอายุของผู้ขับขี่ที่มีอิทธิพลทางตรงต่อความรุนแรงของอุบัติเหตุ นอกจากนี้ แบบจำลองที่พัฒนาขึ้นมีความสอดคล้องกลมกลืนกับข้อมูลเชิงประจักษ์ในเกณฑ์ที่ยอมรับได้ สะท้อนว่าปัจจัยสภาพถนนและลักษณะของผู้ขับขี่มีบทบาทสำคัญต่อการเกิดอุบัติเหตุร้ายแรงในเขตเมืองของจังหวัดชลบุรี

อรรณกร สาละ และพนกฤษณ คลังบุญครอง (2567) ได้ทำการศึกษาการสืบสวนอุบัติเหตุการจราจรเชิงลึก กรณีศึกษาภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนของประเทศไทย โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อประยุกต์ใช้องค์ความรู้และกระบวนการสืบสวนอุบัติเหตุการจราจรเชิงลึกวิเคราะห์หาสาเหตุของอุบัติเหตุ พัฒนาแบบฟอร์มจัดเก็บข้อมูลให้ได้มาตรฐาน และเสนอแนะแนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรในพื้นที่ศึกษา การศึกษาครั้งนี้ใช้พื้นที่ภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบน ครอบคลุม 10 จังหวัด โดยดำเนินการสืบสวนอุบัติเหตุจริงในเชิงลึกใน 3 กรณีศึกษา และวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมจำลองเหตุการณ์ ED-CRASH รวมทั้งเทคนิควิเคราะห์ทางพลศาสตร์ยานยนต์ ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยหลักที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ ความประมาทของผู้ขับขี่ สภาพยานพาหนะที่ขาดการบำรุงรักษา และสภาพถนนหรือสิ่งแวดล้อมที่ไม่เหมาะสม เช่น ทางโค้งที่ลาดชันและขาดมาตรการป้องกัน ทั้งนี้ ข้อเสนอแนะ

แนวทางแก้ไขเน้นการเสริมสร้างความรู้และวินัยการขับขี่ในผู้ใช้รถใช้ถนน การบำรุงรักษา ยานพาหนะอย่างสม่ำเสมอ และการปรับปรุงโครงสร้างพื้นฐานถนนให้ปลอดภัยยิ่งขึ้น

พลสมบัติ ดิงมหาอินทร์ (2567) ได้ศึกษาการพัฒนา รูปแบบการเฝ้าระวังและ การจัดการความเสี่ยงอุบัติเหตุทางถนน อำเภอเมืองสกลนคร จังหวัดสกลนคร โดยมีวัตถุประสงค์ เพื่อพัฒนาและประเมินประสิทธิภาพของรูปแบบ Sensor Model ในการเฝ้าระวังและจัดการ ความเสี่ยงอุบัติเหตุทางถนน กลุ่มตัวอย่างประกอบด้วยทีมพัฒนา 150 คน ประชาชนที่เคยเกิด อุบัติเหตุ 261 คน และผู้ให้ข้อมูลสำคัญ 30 คน การศึกษาดำเนินการแบ่งออกเป็น 3 ระยะ คือ การศึกษาพัฒนารูปแบบ การใช้รูปแบบ และการประเมินผล ผลการวิจัยพบว่า ปัจจัยที่เกี่ยวข้อง กับการเกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ ปัจจัยด้านคน รถ และถนนสิ่งแวดล้อม โดยพฤติกรรมเสี่ยงที่พบมาก ได้แก่ การไม่สวมหมวกนิรภัย การไม่คาดเข็มขัดนิรภัย และไม่มีใบอนุญาตขับขี่ การนำ Sensor Model ไปใช้ในพื้นที่ช่วยลดอัตราการบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างมี นัยสำคัญทางสถิติ และประชาชนมีความพึงพอใจต่อรูปแบบดังกล่าวในระดับสูง รูปแบบ Sensor Model จึงเป็นแนวทางที่มีประสิทธิภาพในการป้องกันและลดอุบัติเหตุในระดับชุมชน และ สามารถขยายผลสู่พื้นที่อื่นได้

จากการทบทวนวรรณกรรมที่เกี่ยวข้องภายในประเทศ พบว่า สาเหตุของการ เกิดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทยมีความหลากหลายและเกี่ยวข้องกับหลายปัจจัย ทั้งในด้าน บุคคล พฤติกรรมการขับขี่ สภาพถนน ยานพาหนะ และปัจจัยด้านสังคมและสิ่งแวดล้อม งานวิจัย หลายเรื่องยืนยันตรงกันว่าพฤติกรรมเสี่ยง เช่น การขับรถโดยประมาท ขับเร็วเกินกฎหมาย กำหนด การเมาแล้วขับ การไม่สวมหมวกนิรภัยหรือเข็มขัดนิรภัย และการใช้โทรศัพท์มือถือขณะ ขับขี่ เป็นปัจจัยสำคัญที่เพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การศึกษาบางเรื่องพบว่า การรับรู้ ความเสี่ยงและการรับรู้ความสามารถของตนเองมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ ผู้ที่มีการรับรู้ในระดับสูงจะมีแนวโน้มปฏิบัติตามอย่างปลอดภัยมากกว่าผู้ที่มีการรับรู้ต่ำ นอกจากนี้ การสนับสนุนจากครอบครัว ชุมชน และการเข้าถึงระบบขนส่งสาธารณะอย่างมีคุณภาพ เป็น ปัจจัยที่ช่วยลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ โดยเฉพาะในกลุ่มผู้สูงอายุ ในด้านการบังคับใช้ กฎหมาย งานวิจัยหลายฉบับแสดงให้เห็นว่าความเข้มงวดของการบังคับใช้กฎหมายและการรับรู้ โอกาสถูกจับกุม มีผลกระทบต่อนำประชาชนปฏิบัติตามกฎจราจรมากขึ้น เช่น การสวมหมวกนิรภัย อย่างสม่ำเสมอ สำหรับปัจจัยด้านโครงสร้างพื้นฐาน พบว่า ลักษณะถนน จำนวนช่องจราจร และ สภาพทางกายภาพของถนน เช่น พื้นผิวถนนและทางโค้ง มีอิทธิพลอย่างชัดเจนต่อความเสี่ยงใน การเกิดอุบัติเหตุ การวิจัยบางชิ้นได้พัฒนารูปแบบและแนวทางใหม่ๆ เพื่อป้องกันและลดอุบัติเหตุ เช่น การนำรูปแบบการสร้างความรู้ด้านสุขภาพมาใช้ในกลุ่มนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย

การพัฒนา Sensor Model เพื่อติดตามและจัดการความเสี่ยงในระดับชุมชน รวมถึงการประยุกต์ใช้เทคโนโลยี Machine Learning เพื่อสร้างแบบจำลองการทำนายการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งสามารถช่วยในการวางแผนและป้องกันอุบัติเหตุได้อย่างมีประสิทธิภาพ

4.2 งานวิจัยต่างประเทศ

Silva et al. (2011) ศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในบราซิล มีวัตถุประสงค์เพื่อ ระบุปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเทศบาลใต้ของบราซิล กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 750 คน รวบรวมข้อมูลโดยใช้แบบสอบถามจากผู้ที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในการขับขี่เป็นเวลาอย่างน้อย 12 เดือน ใช้การวิเคราะห์ถดถอยแบบโลจิสติกส์ ผลการวิจัยพบว่า ความสัมพันธ์ คือ อายุซึ่งอยู่ในช่วง 18-24 ปี และการใช้โทรศัพท์มือถือขณะขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นปัจจัยที่สำคัญเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ สำหรับการเกิดอุบัติเหตุที่ร้ายแรงขึ้นอยู่กับปัจจัยการใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์และอัตราเร็วของรถขณะประสบอุบัติเหตุ

Dennis et al. (2013) ศึกษาปัจจัยกำหนดพฤติกรรมการสวมใส่หมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในสาธารณรัฐโดมินิกัน กลุ่มตัวอย่างจำนวน 26 คน ที่ประสบอุบัติเหตุจากการไม่สวมหมวกนิรภัย ที่เข้ารับการรักษาในโรงพยาบาลของสาธารณรัฐโดมินิกัน ใช้การสัมภาษณ์เชิงลึก ผลการวิจัยพบว่า ผู้ประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่ให้เหตุผลของพฤติกรรมการไม่สวมใส่หมวกนิรภัยการเดินทางในระยะสั้นในพื้นที่ชนบท การไม่ตระหนักถึงอันตรายของการไม่สวมหมวกนิรภัย รวมถึงการขาดประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมาย ผลการวิจัยมีความสอดคล้องกับทฤษฎีความเชื่อด้านสุขภาพ คือควรมีการบังคับใช้กฎหมายด้านการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างเข้มงวดและมีบทลงโทษ เพื่อเป็นการลดค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาลและรณรงค์ให้ประชาชนสวมใส่หมวกนิรภัยให้เกิดเป็นวัฒนธรรมสำหรับการขับขี่รถจักรยานยนต์

Zhang et al. (2013) ศึกษาปัจจัยเสี่ยงที่เกี่ยวข้องกับการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรและความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุในประเทศจีน จากการศึกษาพบว่า การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรก่อให้เกิดความรุนแรงของอุบัติเหตุ ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการละเมิดอุบัติเหตุจราจร ได้แก่ ปัจจัยส่วนบุคคล เพศชายมีอัตราการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรมากกว่าเพศหญิง ประสบการณ์การในการขับขี่ยานพาหนะแสดงให้เห็นถึงความแตกต่างในการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม ในพื้นที่ชนบทมีอัตราการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรมากกว่าในเขตเมือง รวมทั้งสภาพอากาศ ลักษณะถนน แสงสว่าง และวันหยุดสุดสัปดาห์มีความเกี่ยวข้องกับการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างมีนัยสำคัญ ปัจจัยด้านพาหนะ พบว่ารถยนต์ส่วนบุคคลมีอัตราการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรมากกว่ารถจักรยานยนต์และรถบรรทุก

Tumwesigye et al. (2016) ได้ศึกษา Factors Associated With Injuries among Commercial Motorevclists: Evidence from a Matched Case Contol Study in Kammala City. Uganda ในเยาวชนอายุ 15 -29 ปี พบว่า ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับอาการบาดเจ็บได้แก่ การขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นกลุ่มช่วงอายุที่มีอายุน้อยและเป็นผู้ขี่เครื่องตี้มแอลกอฮอล์ (OR = 2.30, 95% CI: 1.19-4.45) กลุ่มเยาวชนที่มีประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์น้อยกว่า 3 ปี และตี้มแอลกอฮอล์ (OR -2.30, 95% CI: 1.19-4.45) ความจุของเครื่องยนต์ที่ต่ำกว่า (<100 ซีซี) (OR = 5.03, 95% CI: 2.91-8.70) ประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์น้อยกว่า 3 ปีและ ไม่เปลี่ยนแปลงรถจักรยานยนต์ในอดีตที่ผ่านมา 1 ปี (OR = 2.04, 95% CI: 1.19-3.52) ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นระยะเวลาที่ยาวนานใน 1 วัน (OR = 6.05, 95% CI: 2.58-14.18) และการขับขี่รถจักรยานยนต์ร่วมกัน (OR = 8.25, 95% CI: 2.62-25.9) ปัจจัยอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องกับอาการบาดเจ็บที่อยู่ในระดับต่ำในด้านของความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรการตรวจสอบเกี่ยวกับสภาพของรถจักรยานยนต์ ใบอนุญาต การทำงานจนดึก

Anstey et al. (2019) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความเสี่ยงทางการรู้คิดกับพฤติกรรมรถขับขี่ในผู้สูงอายุไทยและออสเตรเลีย จำนวน 526 คน โดยใช้แบบทดสอบ Montreal Cognitive Assessment (MoCA) และการจำลองสถานการณ์การขับขี่ พบว่าความสามารถในการทำงานของสมองส่วนหน้า (Executive Function) ($r=0.65$, $p<0.001$) และความเร็วในการประมวลผล (Processing Speed) ($r=0.58$, $p<0.001$) มีความสัมพันธ์สูงกับการตัดสินใจในสถานการณ์เสี่ยง โดยผู้ที่มีคะแนน MoCA ต่ำกว่า 23 มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่า 3.2 เท่า

Yeung et al. (2020) ศึกษาผลของโปรแกรมให้ความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนสำหรับผู้สูงอายุ 65 ปีขึ้นไป จำนวน 240 คน ในประเทศไทยและสิงคโปร์ โดยแบ่งเป็นกลุ่มทดลองและกลุ่มควบคุม พบว่า หลังการให้ความรู้ 6 เดือน กลุ่มทดลองมีคะแนนการรับรู้ความเสี่ยง ($p<0.01$) และพฤติกรรมการปฏิบัติตามกฎจราจร ($p<0.01$) สูงกว่ากลุ่มควบคุมอย่างมีนัยสำคัญ และมีอัตราการเกิดเหตุเฉี่ยวชนลดลงร้อยละ 34.6

สรุปงานวิจัยในต่างประเทศ พบว่า กลุ่มวัยทำงานมีความเสี่ยงเกิดอุบัติเหตุสูงจากพฤติกรรมเสี่ยง เช่น การใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่ ความเร็วเกินกำหนด การไม่สวมหมวกนิรภัย และการขาดวินัยจราจร โดยมีปัจจัยกำหนดพฤติกรรม ได้แก่ ความไม่ตระหนักถึงอันตราย การเดินทางในพื้นที่ชนบท และการบังคับใช้กฎหมายที่ไม่มีประสิทธิภาพ นอกจากนี้ การตี้มแอลกอฮอล์ ประสบการณ์ขับขี่น้อย เพิ่มความเสี่ยงต่อการบาดเจ็บ ในกลุ่มผู้สูงอายุ ปัจจัยสำคัญที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขี่ ได้แก่ การเชื่อมทางการรู้คิด ความสามารถในการตัดสินใจ และความเร็ว

ในการประมวลผลข้อมูล โดยผู้ที่มีคะแนนการประเมินสองต่ำมีแนวโน้มเกิดอุบัติเหตุสูงกว่า
อย่างมีนัยสำคัญ

ตาราง 1 การสังเคราะห์งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกัน
อุบัติเหตุทางถนน

ตัวแปร	วรรณ อิมจิตต์ และคณะ (2562)	โสพรรณ โพทะยะ และคณะ (2565)	สุศักดิ์ สุนทร และคณะ (2562)	สรศักดิ์ ดันทอง และคณะ (2561)	อนัญญา หาบุญมี และคณะ (2566)	ดาวานภา บุญवाल (2558)	วชิระ สุริยะวงศ์ และคณะ (2561)	อรญา มาลาธารณ และคณะ (2566)	สมศรี สุลา (2561)	ชนาภัทร บุญประสม (2559)
เพศ	✓	✓	X	✓	✓	X	NA	✓	X	✓
อายุ	✓	✓	X	NA	✓	✓	✓	✓	X	X
อาชีพ	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	✓	NA
สถานภาพสมรส	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	✓	NA
การมีใบอนุญาตขับขี่	NA	✓	X	NA	X	NA	NA	NA	✓	NA
การสวมหมวกนิรภัย	NA	✓	X	NA	✓	NA	NA	✓	NA	X
การดื่มแอลกอฮอล์	NA	✓	NA	NA	✓	NA	NA	✓	NA	NA
ระดับการศึกษา	NA	NA	X	✓	✓	✓	NA	NA	✓	X
รายได้	NA	NA	X	NA	NA	NA	NA	NA	X	X
ประสบการณ์ในการขับขี่	NA	NA	X	✓	✓	✓	NA	✓	✓	X
การรับรู้โอกาสเสี่ยง	✓	✓	NA	NA	NA	✓	NA	NA	NA	✓
การรับรู้ความรุนแรง	✓	NA	NA	NA	NA	X	NA	NA	NA	X
การรับรู้ประโยชน์	✓	NA	NA	NA	NA	X	NA	NA	NA	X
การรับรู้อุปสรรค	✓	NA	X	NA	NA	✓	NA	NA	NA	NA
การรับรู้ความสามารถ	✓	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA
ปัจจัยด้านยานพาหนะ	NA	✓	NA	NA	NA	NA	✓	NA	NA	NA
ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม	NA	NA	NA	NA	NA	NA	NA	✓	✓	NA

หมายเหตุ ✓ ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

X ปัจจัยที่ไม่มีความสัมพันธ์กับการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

NA ไม่ได้ทำการศึกษาปัจจัยดังกล่าว

จากการสังเคราะห์งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน พบว่ามีตัวแปรหลายประการที่ส่งผลต่อพฤติกรรมดังกล่าว โดยตัวแปรสำคัญที่มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญ ได้แก่ เพศ และ อายุ เป็นตัวแปรที่ถูกศึกษาบ่อยครั้ง และงานวิจัยหลายชิ้นพบว่ามีสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญ เช่น งานวิจัยของวรรณ อิมจิตต์ (2562) และอนัญญา หาบุญมี (2566) ที่แสดงให้เห็นว่าเพศและอายุสามารถมีผลต่อการตัดสินใจป้องกันอุบัติเหตุ การมีใบอนุญาตขับขี่และการสวมหมวกนิรภัยก็เป็นตัวแปรที่สำคัญ ซึ่งแสดงถึงความรับผิดชอบและความรู้ในการขับขี่อย่างปลอดภัย ดังที่งานวิจัยของโสพรรณ โพทะยะ (2565) และอนัญญา หาบุญมี (2566) ได้ยืนยัน นอกจากนี้ การดื่มแอลกอฮอล์ยังเป็นปัจจัยที่มีผลกระทบอย่างมีนัยสำคัญต่อพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย โดยเฉพาะในงานวิจัยของ โสพรรณ โพทะยะ (2565) ซึ่งแสดงให้เห็นว่าการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์มีผลในการเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ระดับการศึกษาที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ เนื่องจากบุคคลที่มีการศึกษามากจะมีการรับรู้และเข้าใจถึงความเสี่ยงได้ดีกว่า เช่นในงานวิจัยของดาวานภา บุญวาล (2558) การรับรู้โอกาสเสี่ยงและการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุยังเป็นตัวแปรสำคัญที่มีผลต่อพฤติกรรมการขับขี่ที่ปลอดภัย ตัวอย่างเช่น งานวิจัยของชนาภัทร บุญประสม (2559) ที่พบว่าผู้ที่รับรู้ถึงความเสี่ยงและความรุนแรงของอุบัติเหตุมีแนวโน้มที่จะป้องกันตัวเองจากอุบัติเหตุได้ดียิ่งขึ้น สามารถสรุปได้ว่าปัจจัยหลายประการมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างมีนัยสำคัญ โดยแต่ละตัวแปรมีความซับซ้อนและความแตกต่างในแต่ละบริบท

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ ในประชาชนตำบลวาริชภูมิ อำเภовาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร ผู้วิจัยได้ดำเนินการวิจัย ดังต่อไปนี้

1. รูปแบบการวิจัย
 2. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
 3. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
 - 3.1 ลักษณะของเครื่องมือ
 - 3.2 การสร้างและหาประสิทธิภาพของเครื่องมือ
 4. การเก็บรวบรวมข้อมูล
 5. การวิเคราะห์ข้อมูล
 6. สถิติที่ใช้ในการวิจัย
 7. ข้อพิจารณาทางจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์
- รายละเอียดในแต่ละขั้นตอนมี ดังนี้

1. รูปแบบการวิจัย

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ใช้รูปแบบวิจัย การศึกษาเชิงวิเคราะห์แบบภาคตัดขวาง (Cross-sectional Analytical Study)

2. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1. ประชากร

ประชากรที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ ประชาชนที่มีอายุตั้งแต่ 40 ปีขึ้นไป มีชื่อในทะเบียนบ้าน และอาศัยอยู่ในพื้นที่ตำบลวาริชภูมิ อำเภовาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร ทั้ง 20 หมู่บ้าน จำนวน 6,948 คน (สำนักงานสาธารณสุขอำเภовาริชภูมิ, 2567)

คุณสมบัติกลุ่มตัวอย่างที่เลือกเข้าศึกษา (Inclusion Criteria)

1. ผู้ที่มีอายุ 40 ปี ถึง 70 ปี และอาศัยอยู่ในตำบลวาริชภูมิ อำเภовาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร อย่างน้อย 6 เดือน

2. ต้องเป็นผู้ขับขี่ที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นประจำในชีวิตประจำวัน ซึ่งได้รับการรับรองจากบุคคลในชุมชน เช่น ผู้นำชุมชน หรืออาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้าน (อสม.) ร่วมกับแบบคัดกรองการใช้รถจักรยานยนต์เป็นประจำ ประกอบด้วยข้อคำถาม 2 ข้อ ได้แก่

2.1 ท่านมีการขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นประจำหรือไม่ () ใช่ () ไม่ใช่

2.2 ท่านมีการใช้รถจักรยานยนต์ใน 1 สัปดาห์

() ทุกวัน () 3 – 6 วันต่อสัปดาห์ () น้อยกว่า 3 วันต่อสัปดาห์

เกณฑ์การเลือก คือ ตอบ ใช่ในข้อ 1 และมีการใช้รถจักรยานยนต์ทุกวันหรือ 3 – 6 วัน

ต่อสัปดาห์ ในข้อ 2

3. สามารถเข้าใจภาษาไทยและสามารถตอบแบบสอบถามได้

4. ยินยอมให้ข้อมูลและเซ็นใบยินยอมเข้าร่วมการวิจัย

คุณสมบัติกลุ่มตัวอย่างที่คัดออก (Exclusion Criteria)

1. ผู้ที่มีสภาพร่างกายหรือจิตใจไม่พร้อม เช่น ผู้ป่วยจิตเวช สมองเลื่อน มีปัญหาการสื่อสารหูหนวก ตาบอด ผู้ป่วยติดเตียง

2. มีภาวะเจ็บป่วยกะทันหัน ทำให้ไม่สามารถให้ข้อมูลได้

3. ผู้ที่ถอนตัวจากการศึกษาก่อนข้อมูลจะถูกเก็บรวบรวมครบถ้วน

4. ผู้ที่ไม่ได้ขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นประจำในชีวิตประจำวัน

2. กลุ่มตัวอย่าง

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ ประชาชนที่มีอายุตั้งแต่ 40 ปีขึ้นไป เป็นผู้ขับขี่ที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นประจำในชีวิตประจำวัน มีชื่อในทะเบียนบ้านและอาศัยอยู่ในพื้นที่ตำบลวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร ไม่น้อยกว่า 6 เดือน จำนวน 345 คน ซึ่งได้มาโดยใช้วิธีการคำนวณกลุ่มตัวอย่างการประมาณค่าสัดส่วนของประชากรที่แน่นอน จากสูตรการหาขนาดตัวอย่างของแดเนียล (Daniel, 1995) ดังนี้

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

n = ขนาดกลุ่มตัวอย่างที่ให้ศึกษาในงานวิจัยครั้งนี้

N = ขนาดของประชากรกลุ่มตัวอย่าง (6,948 คน)

$Z_{\alpha/2}$ = ค่ามาตรฐานใต้โค้งปกติที่ระดับความเชื่อมั่น 95% เท่ากับ 1.96

P = ค่าสัดส่วนตัวแทน เท่ากับ 0.62 ซึ่งผู้วิจัยได้นำผลการศึกษา ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในตำบลหนองหญ้าไซ

อำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี พบว่า ระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับมาก ร้อยละ 62.7 (วัลลีย์ อาษาไชย, 2567)

d = ค่าความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ เท่ากับ 0.05

$$\text{แทนค่าจากสูตร } n = \frac{6,948 (1.96^2) (0.62) (1 - 0.62)}{(0.05^2) (6,948 - 1) + 0.62 (1-0.62)}$$

$$n = \frac{6,306.2}{18.2751}$$

$$n = 345$$

3. การสุ่มตัวอย่าง

ในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างในการศึกษาค้นคว้าครั้งนี้ ใช้การสุ่มตัวอย่างแบบมีระบบ (Systematic random sampling) ตามสัดส่วนประชากรแต่ละหมู่บ้าน ผู้วิจัยมีขั้นตอนการสุ่มกลุ่มตัวอย่าง ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 ทำการกำหนดกลุ่มตัวอย่าง ตามสัดส่วนประชากรในตำบลวาริชภูมิ ให้ได้ขนาดตัวอย่างของแต่ละหมู่บ้าน

ขั้นตอนที่ 2 คำนวณหาขนาดตัวอย่างแต่ละหมู่บ้าน มีสูตรการคำนวณ ดังนี้

$$\frac{\text{จำนวนประชากรทั้งหมดในหมู่บ้าน} \times \text{จำนวนกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด}}{\text{จำนวนประชากรทั้งหมด}}$$

ผู้วิจัยสามารถกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างตามสัดส่วนขนาดของประชากรกลุ่มตัวอย่างในแต่ละหมู่บ้าน ได้ตามตาราง 2

ตาราง 2 จำนวนประชากรและขนาดตัวอย่างในแต่ละหมู่บ้าน ตำบลวาริชภูมิ อำเภวาริชภูมิ
จังหวัดสกลนคร

หมู่บ้าน	จำนวนประชากร (คน)	ขนาดกลุ่มตัวอย่าง (คน)
หมู่ที่ 1 วาริชภูมิ	960	47
หมู่ที่ 2 วาริชภูมิ	309	15
หมู่ที่ 3 ธาตุ	311	15
หมู่ที่ 4 ห้วยบาง	152	8
หมู่ที่ 5 กุดตะกาบ	606	29
หมู่ที่ 6 เหล่า	444	22
หมู่ที่ 7 กุดพร้าว	484	24
หมู่ที่ 8 ขอนขว้าง	324	16
หมู่ที่ 9 หนองแวง	274	14
หมู่ที่ 10 โพนไผ่	279	14
หมู่ที่ 11 ภูเฒะ	180	9
หมู่ที่ 12 โพนทอง	179	9
หมู่ที่ 13 ดงศรีชมภู	359	18
หมู่ที่ 14 ห้วยบาง	301	15
หมู่ที่ 15 ดงน้อย	120	6
หมู่ที่ 16 น้อยจอมศรี	152	8
หมู่ที่ 17 กุดตะกาบทุ่ง	337	17
หมู่ที่ 18 ตาดโพนไผ่	534	27
หมู่ที่ 19 หนองแวงคำ	319	16
หมู่ที่ 20 ธาตุพัฒนา	324	16
รวม	6,948	345

ขั้นตอนที่ 3 การสุ่มตัวอย่างแบบมีระบบ (Systematic random sampling) ตามสัดส่วนประชากรแต่ละหมู่บ้าน จัดทำบัญชีรายชื่อตามตัวอักษร โดยการกำหนดช่วงการสุ่ม (Sampling interval) โดยมีขั้นตอนการดำเนินการดังนี้

$$I = \frac{\square}{\square}$$

เมื่อ I = ช่วงของการสุ่ม

N = จำนวนประชากรในพื้นที่ทั้งหมด

n = จำนวนกลุ่มตัวอย่างประชากรในพื้นที่

$$\begin{aligned} \text{จากสูตร } I &= \frac{6,948}{345} \\ &= 20 \end{aligned}$$

จะได้ระยะห่างในการสุ่มการศึกษาครั้งนี้ 20 คน จากนั้นทำการสุ่มหาเลข โดยการสุ่มอย่างง่ายเพื่อหาตำแหน่งเริ่มต้นของตัวอย่างแรก จากนั้นบวกด้วยระยะห่างในการสุ่มจากตำแหน่งเริ่มต้นคือ 20 คน ผู้ที่จับสลากได้จะต้องเป็นผู้ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในชีวิตประจำวัน โดยการคัดกรองจาก อสม. ผู้นำชุมชน ตามแบบคัดกรองการใช้รถจักรยานยนต์ ถ้าไม่อยู่ในเกณฑ์คัดเข้าจะทำการจับสลากใหม่ เพื่อให้ได้กลุ่มตัวอย่างตามคุณสมบัติ ทำเช่นนั้น จนครบทุกรายชื่อ และมีขนาดตัวอย่างครบ จำนวน 345 คน

3. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

3.1. ลักษณะของเครื่องมือ

เครื่องมือที่ใช้ในการรวบรวมข้อมูลในการวิจัยครั้งนี้ เป็นแบบสอบถาม (Questionnaires) ที่ผู้วิจัยสร้างขึ้นมาจากทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง เพื่อเก็บรวบรวมข้อมูลให้ครอบคลุมเนื้อหาตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย โดยแบ่งออกเป็น 6 ส่วน

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ประกอบด้วยคำถามเกี่ยวกับ ข้อมูลส่วนบุคคล จำนวน 10 ข้อ ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพ ระดับการศึกษา อาชีพหลัก รายได้ ใบอนุญาตขับขี่ ปัญหาสุขภาพ ประสบการณ์ขับขี่ ซึ่งลักษณะคำถามเป็นแบบระบุรายการ (Check List) และเติมคำ

ส่วนที่ 2 สภาพรถจักรยานยนต์ ประกอบด้วยคำถามเกี่ยวกับ อายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์ที่ใช้ และสภาพการใช้งานของรถจักรยานยนต์ ซึ่งลักษณะคำถามเป็นแบบเลือกตอบ ดี พอใช้ ไม่ดีหรืออาจเกิดอันตราย

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามด้านปัจจัยด้านสภาพถนนและสิ่งแวดล้อม ประกอบด้วยคำถามเกี่ยวกับความเหมาะสมของปัจจัยด้านสภาพถนนและสิ่งแวดล้อม ที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 10 ข้อ ลักษณะข้อคำถามชนิดเลือกตอบเพียง 1 คำตอบ โดยมีหลักเกณฑ์ในการเลือก 3 ตัวเลือก ดังนี้

ดี หมายถึง มีสภาพเหมาะสมและปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์
พอใช้ หมายถึง มีจุดที่ควรปรับปรุง แต่ยังสามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้
ไม่ดีหรืออาจเกิดอันตราย หมายถึง มีสภาพไม่เหมาะสมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

โดยกำหนดเกณฑ์การให้คะแนน การให้คะแนนคือ

ดี ให้ 3 คะแนน

พอใช้ ให้ 2 คะแนน

ไม่ดีหรืออาจเกิดอันตราย ให้ 1 คะแนน

เกณฑ์การแปลผลค่าคะแนนเฉลี่ยของปัจจัยด้านสภาพถนนและสิ่งแวดล้อม แบ่งออกเป็น 3 ระดับซึ่งผู้วิจัยใช้เกณฑ์ในการแบ่งระดับคะแนนของเบสท์ (Best, 1977) ดังนี้

คะแนนเฉลี่ย 2.34 – 3.00 หมายถึง อยู่ในระดับดี

คะแนนเฉลี่ย 1.67 – 2.33 หมายถึง อยู่ในระดับพอใช้

คะแนนเฉลี่ย 1.00 – 1.66 หมายถึง อยู่ในระดับไม่ดี

ส่วนที่ 4 แบบสอบถามความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ประกอบด้วยคำถามครอบคลุมตามประเด็นด้านต่าง ๆ ได้แก่ ความเข้าใจเกี่ยวกับกฎหมายจราจรการใช้รถจักรยานยนต์ ครอบคลุม จราจรทั่วไป การใช้ทางเดินรถ มารยาทการขับขี่ปลอดภัย ความเร็ว สัญญาณไฟ และเครื่องหมายจราจร จำนวน 20 ข้อ ลักษณะข้อคำถามชนิดเลือกตอบเพียง 1 คำตอบ ประกอบด้วย 3 ตัวเลือก คือ ใช่ ไม่ใช่ และไม่แน่ใจ โดยกำหนดเกณฑ์การให้คะแนนการให้คะแนนแบบ Binary Scoring ดังนี้

ตอบถูก ได้ 1 คะแนน

ตอบผิด ได้ 0 คะแนน

ตอบไม่แน่ใจ ได้ 0 คะแนน

การแปลผลคะแนนความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร พิจารณาตามเกณฑ์การแบ่งระดับคะแนนของ (Bloom, 1975) แบ่งเป็น 3 ระดับ ดังนี้

คะแนน 16-20	หมายถึง ความรู้อยู่ในระดับสูง
คะแนน 12-15	หมายถึง ความรู้อยู่ในระดับปานกลาง
คะแนน 0-11	หมายถึง ความรู้อยู่ในระดับต่ำ

ส่วนที่ 5 แบบสอบถามการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน ตามแนวคิดแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ครอบคลุมเนื้อหาด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ การรับรู้อุปสรรคในการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุ จำนวน 20 ข้อ ลักษณะข้อคำถามเป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) แต่ละข้อมี 5 ตัวเลือก ได้แก่

เห็นด้วยอย่างยิ่ง หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของท่านทั้งหมด
เห็นด้วย หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของท่านเป็นส่วนมาก
ไม่แน่ใจ หมายถึง ข้อความนั้นท่านไม่แน่ใจ
ไม่เห็นด้วย หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของท่านเพียงเล็กน้อย
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง หมายถึง ข้อความนั้นไม่ตรงกับความคิดเห็นของท่าน

ทั้งหมด

เกณฑ์การให้คะแนน	ข้อคำถามเชิงบวก	ข้อคำถามเชิงลบ
เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ให้ 5 คะแนน	1 คะแนน
เห็นด้วย	ให้ 4 คะแนน	2 คะแนน
ไม่แน่ใจ	ให้ 3 คะแนน	3 คะแนน
ไม่เห็นด้วย	ให้ 2 คะแนน	4 คะแนน
ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง	ให้ 1 คะแนน	5 คะแนน

การแปลผลคะแนนการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน พิจารณาตามเกณฑ์การแบ่งระดับคะแนนของเบสท์ (Best, 1977) แบ่งเป็น 3 ระดับ ดังนี้

คะแนนเฉลี่ย 3.67 – 5.00	หมายถึง การรับรู้อยู่ในระดับสูง
คะแนนเฉลี่ย 2.34 – 3.66	หมายถึง การรับรู้อยู่ในระดับปานกลาง
คะแนนเฉลี่ย 1.00 – 2.33	หมายถึง การรับรู้อยู่ในระดับต่ำ

ส่วนที่ 6 แบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จาก การขับซึ่รถจักรยานยนต์ ครอบคลุมเนื้อหาการสวมหมวกนิรภัย การปฏิบัติตามกฎจราจร การขับซึ่ในความเร็วกว่าที่กำหนด การไม่ดื่มแอลกอฮอล์ก่อนขับรถ การตรวจสอบยานพาหนะ

ก่อนใช้งาน และการใช้สัญญาณเตือนในการเปลี่ยนเลนหรือจอตรง ลักษณะข้อคำถามเป็นแบบ
มาตราส่วนประมาณค่า (Rating scale) แต่ละข้อมี 4 ตัวเลือก ได้แก่

ปฏิบัติเป็นประจำ	หมายถึง	ปฏิบัติเรื่องนั้นทุกครั้ง สมำเสมอ
ปฏิบัติบ่อยครั้ง	หมายถึง	ปฏิบัติเรื่องนั้นบ่อยครั้ง หรือเป็นส่วนใหญ่
ปฏิบัติบางครั้ง	หมายถึง	ปฏิบัติเป็นบางครั้ง ไม่สมำเสมอ
ไม่เคยปฏิบัติ	หมายถึง	ไม่เคยปฏิบัติเลย
เกณฑ์การให้คะแนน		
	ข้อคำถามเชิงบวก	ข้อคำถามเชิงลบ
ปฏิบัติเป็นประจำ	ให้ 4 คะแนน	1 คะแนน
ปฏิบัติบ่อยครั้ง	ให้ 3 คะแนน	2 คะแนน
ปฏิบัติบางครั้ง	ให้ 2 คะแนน	3 คะแนน
ไม่เคยปฏิบัติ	ให้ 1 คะแนน	4 คะแนน

การแปลผลคะแนน

การแปลผลคะแนนความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร พิจารณาตามเกณฑ์การ
แบ่งระดับคะแนนของ (Bloom, 1975) แบ่งเป็น 3 ระดับ ดังนี้

คะแนน 64 – 80 คะแนน หมายถึง อยู่ในระดับสูง

คะแนน 48 – 63 คะแนน หมายถึง อยู่ในระดับปานกลาง

คะแนน 20 – 47 คะแนน หมายถึง อยู่ในระดับต่ำ

3.2 การสร้างและหาประสิทธิภาพของเครื่องมือ

1. การตรวจสอบความตรง (Content Validity) โดยผู้วิจัยนำแบบสอบถามที่
สร้างขึ้น ไปให้ผู้ทรงคุณวุฒิจำนวน 3 ท่าน เพื่อพิจารณาความครอบคลุมของข้อคำถามและ
ความสอดคล้องกับนิยามของตัวแปรที่ศึกษา โดยใช้ดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับ
จุดประสงค์ (Index of Item – Objective Congruence: IOC) (บุญชม ศรีสะอาด, 2554)
ที่มีเกณฑ์ในการพิจารณาให้คะแนน ดังนี้

ให้ +1 เมื่อแน่ใจว่าข้อคำถามมีความสอดคล้อง

ให้ 0 เมื่อไม่แน่ใจว่าข้อคำถามมีความสอดคล้อง

ให้ -1 เมื่อแน่ใจว่าข้อคำถามไม่สอดคล้อง

การคำนวณหาค่าดัชนีความสอดคล้องข้อคำถามกับวัตถุประสงค์ของการวิจัย
(Index of Item – Objective Congruence: IOC) จากสูตร ดังนี้ (สมชาย วรภิเษมสกุล,
2553)

$$IOC = \frac{\sum \square}{\square}$$

โดยที่ IOC เป็นค่าดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อคำถามกับวัตถุประสงค์
 $\sum R$ เป็นผลรวมของคะแนนจากการพิจารณาของผู้เชี่ยวชาญ
 N เป็นจำนวนผู้เชี่ยวชาญ

นำแบบสอบถามให้ผู้ทรงคุณวุฒิ จำนวน 3 ท่าน ได้แก่ อาจารย์ประจำสาขาวิชาวิทยาศาสตร์สุขภาพ มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร 1 ท่าน นักวิชาการสาธารณสุขชำนาญการ ผู้อำนวยการส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านปลาไหล 1 ท่าน และพยาบาลวิชาชีพชำนาญการพิเศษ หัวหน้างานอุบัติเหตุฉุกเฉินและนิติเวช โรงพยาบาลวาริชภูมิ จำนวน 1 ท่าน กำหนดเกณฑ์การพิจารณาระดับค่าดัชนีความสอดคล้องของข้อคำถามที่ได้จากการคำนวณจากสูตรที่จะมีค่าอยู่ระหว่าง 0.00 ถึง 1.00 รายละเอียดของเกณฑ์การพิจารณา คือค่า IOC ตั้งแต่ 0.5 ขึ้นไป (บุญชม ศรีสะอาด, 25541) และคัดเลือกข้อคำถามข้อนั้นไว้ใช้ แต่ถ้าได้ค่า IOC ต่ำกว่า 0.5 ผู้วิจัยนำมาปรับปรุงแก้ไข ตามข้อเสนอแนะของผู้ทรงคุณวุฒิ ดังนั้น ข้อคำถามทุกข้อจึงผ่านความเห็นชอบจากผู้เชี่ยวชาญทั้ง 3 ท่านที่ได้ตรวจสอบและเห็นว่ามีความเที่ยงตรงทางเนื้อหาครอบคลุมในแต่ละด้าน โดยภาพรวมทั้งฉบับ ได้เท่ากับ 0.95 ถือว่าใช้ได้

2. การตรวจสอบความเชื่อมั่น (Reliability) ทำการทดสอบแบบสอบถาม โดยนำแบบสอบถามไปทดลองใช้ (Tryout) ในกลุ่มตัวอย่างของพื้นที่ตำบลปลาไหล ที่มีความใกล้เคียงกัน จำนวน 30 คน และตรวจสอบความเชื่อมั่นในแบบวัดประเมินค่าด้วยค่าสัมประสิทธิ์แอลฟา (Alpha coefficient) ด้วยวิธีของ Cronbach ซึ่งมีค่าความเชื่อมั่น 0.78 ซึ่งเป็นค่าที่ยอมรับได้สามารถนำไปใช้ในกลุ่มตัวอย่างในงานวิจัยได้ ซึ่งแบบสอบถามมีความสม่ำเสมอและเชื่อถือได้

4. การเก็บรวบรวมข้อมูล

การเก็บรวบรวมข้อมูลสำหรับการศึกษาในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างจากกลุ่มตัวอย่าง และได้ดำเนินการตามขั้นตอน ดังนี้

1. ผู้วิจัยดำเนินการขอเอกสารรับรองจากคณะกรรมการจริยธรรมเกี่ยวกับวิจัยในมนุษย์มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร เพื่อพิทักษ์สิทธิกลุ่มตัวอย่าง
2. ขออนุญาตรับรองและแนะนำตัวผู้วิจัยบัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร ถึงนายกเทศมนตรีตำบลวาริชภูมิ และนายกองค์การบริหารส่วนตำบลวาริชภูมิ ผู้นำ

ชุมชนทุกหมู่บ้าน เพื่อขออนุญาตและความร่วมมือเก็บรวบรวมข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่าง เพื่อขอความร่วมมือในการเก็บข้อมูล

3. ติดต่อประสานงานกับผู้นำชุมชน อาสาสมัครสาธารณสุขประจำหมู่บ้านในพื้นที่ทำการศึกษาวิจัย ในการประชุมประจำเดือนของผู้ใหญ่บ้าน โรงเรียน อสม. เพื่อขอความอนุเคราะห์ชี้แจงวัตถุประสงค์ขอความยินยอม การนัดหมายกลุ่มตัวอย่างที่มีรายชื่อในการจับฉลากได้ แนวทางในการตอบแบบสอบถามให้กับกลุ่มตัวอย่าง และขอความร่วมมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล ในการตอบแบบสอบถามให้ตรงกับความเป็นจริง

4. การรวบรวมข้อมูลสำหรับการวิจัยเชิงปริมาณด้วยแบบสอบถาม (กระดาษอาสาสมัครเป็นผู้กรอก)

5. ผู้วิจัยทำการเก็บข้อมูล หลังจากทำอาสาสมัครลงชื่อในแบบยินยอมเข้าร่วมการวิจัย ผู้วิจัยจะให้แบบสอบถามโดยจัดสถานที่ให้อาสาสมัครได้นั่งทำแบบสอบถามมีความสุขสบาย เมื่ออาสาสมัครทำเสร็จ ผู้วิจัยมีการตรวจสอบความสมบูรณ์ของการตอบ จากนั้นให้อาสาสมัครส่งแบบสอบถามลงในกล่องที่ผู้วิจัยจัดเตรียมไว้

6. กรณีอาสาสมัครไม่สะดวกตอบข้อมูลแบบสอบถาม ผู้วิจัยมอบแบบสอบถามให้อาสาสมัครกลับไปทำที่บ้าน โดยใช้เวลา 20 วัน โดยผู้วิจัยจะนำกล่องสำหรับเก็บแบบสอบถามไว้ที่บ้านผู้ใหญ่วัย ซึ่งอาสาสมัครเมื่อทำเสร็จให้มาหย่อนลงในกล่องที่เตรียมไว้

7. ก่อนครบกำหนดนัดหมายส่งคืน ผู้วิจัยประสานแจ้งเตือนกับอาสาสมัคร ในการส่งแบบสอบถาม

8. เมื่อครบตามระยะเวลาที่กำหนด ผู้วิจัยลงพื้นที่เก็บกล่องรับแบบสอบถามกลับ และตรวจเช็คความสมบูรณ์แบบสอบถาม จากนั้นไปลงข้อมูลในโปรแกรมสถิติสำเร็จรูป และการวิเคราะห์ข้อมูลต่อไป

5. การวิเคราะห์ข้อมูล

การวิเคราะห์ข้อมูลเชิงปริมาณจากแบบสอบถามในการวิจัยครั้งนี้ ใช้การวิเคราะห์ข้อมูลจากโปรแกรมสำเร็จรูปทางสถิติ และนำแบบสอบถามมาลงรหัสตัวแปรเพื่อทำการวิเคราะห์และประมวลผลข้อมูลโดยใช้โปรแกรมทางสถิติ โดยมีขั้นตอนดังต่อไปนี้

1. วิเคราะห์ข้อมูลทั่วไป การรับรู้และพฤติกรรมของกลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาด้วยสถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ค่าร้อยละ (Percentage) ค่าเฉลี่ย (Mean) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard deviation) ค่าต่ำสุด (Minimum) ค่าสูงสุด (Maximum) ค่ามัธยฐาน (Median)

2. วิเคราะห์ความแตกต่างและความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยต่างๆ กับพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ได้แก่ Chi-square test และ Fisher's Exact test ใช้ เปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในแต่ละกลุ่มของปัจจัย ด้านบุคคล

3. Spearman's rank correlation coefficient (r_s) ใช้ตรวจสอบความสัมพันธ์ ระหว่างตัวแปรเชิงปริมาณ เช่น อายุ รายได้ ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร และการรับรู้เกี่ยวกับ อุบัติเหตุทางถนน กับพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุ

6. สถิติที่ใช้ในการวิจัย

เพื่อให้การวิเคราะห์ตรงตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย จึงได้วิเคราะห์ข้อมูลตามลำดับ ขั้นตอนโดยใช้ค่าสถิติดังนี้

1. สถิติพื้นฐาน

1.1 สถิติเชิงพรรณนา (Descriptive Statistics) ใช้ในการอธิบายลักษณะ ทัวไปของกลุ่มตัวอย่าง ข้อมูลรายข้อและภาพรวมของพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จาการถักรยานยนต์ และตัวแปรที่ศึกษา ได้แก่ ค่าความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบน มาตรฐาน

1.2 สถิติเชิงอนุมาน (Inferential Statistics) ใช้เพื่อทดสอบสมมติฐานและ ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร โดยเลือกใช้สถิติที่เหมาะสมกับประเภทของข้อมูล ดังนี้

1.2.1 สถิติไคสแควร์ (Chi-square) ใช้ทดสอบความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร ที่เป็นข้อมูลเชิงหมวดหมู่ (Categorical Variables) ได้แก่ เพศ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อาชีพ ประสบการณ์ขับขีรถักรยานยนต์ การมีใบอนุญาตขับขีรถักรยานยนต์ สภาพการใช้งาน ของรถักรยานยนต์

1.2.2 สัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์สเปียร์แมน (Spearman's Rank Correlation) ใช้ทดสอบตัวแปรสเกลอันดับ (Ordinal Scale) 2 ตัว หรือเดิมตัวแปรเชิงปริมาณแล้วปรับเปลี่ยน ให้อยู่ในสเกลอันดับที่เป็นช่วง ผู้วิจัยใช้วิเคราะห์หาความสัมพันธ์ระหว่างข้อมูลทั่วไป ได้แก่ อายุ รายได้ อายุการใช้งานรถักรยานยนต์ ปัจจัยด้านสภาพถนนและสิ่งแวดล้อม ความรู้เกี่ยวกับ กฎหมายจราจร การรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน ภายหลังทดสอบการแจกแจงข้อมูลด้วยสถิติ โคลโมโกรอฟ สมิโนฟ (Kolmogorov-Smirnov test) แล้วพบว่าข้อมูลมีการแจกแจงไม่ปกติ การพิจารณาระดับความสัมพันธ์ระหว่างตัวแปร 2 ตัว พิจารณาได้จากค่าสัมประสิทธิ์

ความสัมพันธ์สหสัมพันธ์ (Correlation coefficient) หรือค่า r_s โดยที่ค่าจะอยู่ระหว่าง -1 ถึง +1 ซึ่งสามารถแปลค่าความสัมพันธ์ได้ตามช่วงต่าง ๆ ดังนี้ (Cohen, 1988)

$r = 0.00 - 0.09$ หมายความว่า ตัวแปรไม่มีความสัมพันธ์กัน

$r = 0.10 - 0.29$ หมายความว่า ตัวแปรมีความสัมพันธ์ในระดับต่ำ

$r = 0.30 - 0.49$ หมายความว่า ตัวแปรมีความสัมพันธ์ในระดับปานกลาง

$r = 0.50 - 0.69$ หมายความว่า ตัวแปรมีความสัมพันธ์ในระดับสูง

$r = 0.70 - 0.89$ หมายความว่า ตัวแปรมีความสัมพันธ์ในระดับสูงมาก

$r = 0.90 - 1.00$ หมายความว่า ตัวแปรมีความสัมพันธ์กันอย่างสมบูรณ์

2. สถิติตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือวิจัย

2.1 ค่าดัชนีความสอดคล้อง (Index of Item – Objective Congruence)

$$IOC = \frac{\sum \square}{\square}$$

เมื่อ

IOC = ดัชนีความสอดคล้องระหว่างแบบสอบถาม

$\sum R$ = ผลรวมคะแนนความคิดเห็นของผู้เชี่ยวชาญ

N = จำนวนผู้เชี่ยวชาญ

2.2 ค่าความเชื่อมั่น (Reliability)

$$\text{สูตร } \alpha = \frac{n}{n-1} \left[1 - \frac{\sum s_i^2}{s_t^2} \right]$$

เมื่อ α แทน สัมประสิทธิ์ความเชื่อมั่น

n แทน จำนวนข้อ

s_i^2 แทน คะแนนความแปรปรวนของแต่ละข้อ

s_t^2 แทน คะแนนความแปรปรวนทั้งฉบับ

เกณฑ์การแปลผลค่าความเชื่อมั่น

0.00 – 0.20 ความเชื่อมั่นต่ำมากหรือไม่มีเลย

0.21 – 0.40 ความเชื่อมั่นต่ำ

0.41 – 0.70 ความเชื่อมั่นปานกลาง

0.71 – 1.00 ความเชื่อมั่นสูง

สูตร
$$KR - 20 = 1 - \frac{K}{K-1} \left[1 - \frac{\sum p_i q_i}{S^2} \right]$$

เมื่อ

K แทน จำนวนข้อสอบ

p_i แทน สัดส่วนของผู้ตอบที่ตอบถูกในข้อนั้น

q_i แทน สัดส่วนของผู้ตอบที่ตอบผิด ($q_i = 1 - p_i$)

S^2 แทน ความแปรปรวนของคะแนนรวมของผู้ตอบทั้งหมด

เกณฑ์การแปลผลค่าความเชื่อมั่น

0.80 - 0.89 หมายถึง ความเชื่อมั่นสูง(ดี)

0.70 - 0.79 หมายถึง ความเชื่อมั่นปานกลาง(ยอมรับได้)

0.60 - 0.69 หมายถึง ความเชื่อมั่นค่อนข้างต่ำ

< 0.6 ความเชื่อมั่นต่ำ

สูตร Cronbach's Alpha

$$\alpha = \frac{K}{K-1} \left(1 - \frac{\sum_{i=1}^K \sigma^2 Y_i}{\sigma^2 X} \right)$$

เมื่อ

K แทน จำนวนข้อคำถามหรือจำนวนตัวแปรย่อย

$\sigma^2 Y_i$ แทน ความแปรปรวนของคะแนนข้อที่ i

$\sigma^2 X$ แทน ความแปรปรวนรวมของคะแนนทุกข้อ

เกณฑ์การแปลความหมาย

0.90 หมายถึง ดีมาก

0.80 – 0.89 หมายถึง ดี

0.70 – 0.79 หมายถึง พอใช้ 57

< 0.70 หมายถึง ต้องพิจารณาเครื่องมือ

7. ข้อพิจารณาทางจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์

ผู้วิจัยได้รับอนุมัติจริยธรรมจากคณะกรรมการจริยธรรมวิจัยในมนุษย์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2568 เลขที่โครงการ HE67-090 และผู้วิจัยได้ดำเนินการเก็บข้อมูล ระหว่างวันที่ 14 มีนาคม 2568 ถึงวันที่ 31 มีนาคม 2568 หลังจากได้รับการรับรองแล้วจัดเก็บข้อมูลโดยชี้แจงวัตถุประสงค์การวิจัย ขั้นตอนการเก็บรวบรวมข้อมูล สิทธิของกลุ่มตัวอย่างในการตอบแบบสอบถามหรือปฏิเสธการเข้าร่วมวิจัย การปกปิดรายชื่อและข้อมูลที่ได้จากแบบสอบถาม โดยไม่มีการระบุชื่อของกลุ่มตัวอย่างลงในแบบสอบถาม ข้อมูลที่ได้จากกลุ่ม ตัวอย่างเก็บเป็นความลับและไม่นำมาเปิดเผย การศึกษาครั้งนี้ไม่มีผลกระทบใดๆ ต่อกลุ่มตัวอย่าง แบบสอบถามเก็บไว้เฉพาะผู้วิจัยเท่านั้น ข้อมูลนี้ถูกทำลายหลังจากมีการวิเคราะห์และเขียนรายงานหลังการวิจัยเสร็จสิ้นภายใน 1 ปี เพื่อนำเสนอในภาพรวมจะไม่ระบุหรืออ้างอิงกลุ่ม ตัวอย่างผู้ให้ข้อมูล หากไม่ได้รับอนุญาต

โดยผู้วิจัยชี้แจงตามเอกสารคำอธิบายสำหรับอาสาสมัครในโครงการวิจัยและให้ตัวอย่างลงนามในเอกสารแสดงความยินยอมเข้าร่วมโครงการวิจัยก่อนการเก็บข้อมูล โดยคำนึงถึงข้อพิจารณาทางจริยธรรมที่สำคัญ 3 ประเด็น ดังนี้

1. หลักความเคารพในบุคคล (Respect for Persons) ผู้วิจัยจะชี้แจงวัตถุประสงค์ รายละเอียดของการวิจัย วิธีการเก็บข้อมูล บอกประโยชน์และความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นจากการเข้าร่วมการวิจัย การจัดการความเสี่ยง เปิดโอกาสให้ผู้ที่ถูกทาบถามซักถามข้อสงสัยและให้เวลาเพียงพอในการตัดสินใจ ซึ่งอาจจะปรึกษาคนในครอบครัวหรือบุคคลที่ไว้วางใจ ก่อนที่จะตอบรับหรือปฏิเสธการเข้าร่วมการวิจัย โดยระหว่างสัมภาษณ์หากอาสาสมัครไม่ยินดีที่จะให้จดบันทึกข้อมูลจากการสัมภาษณ์ช่วงใดสามารถให้ผู้วิจัยหยุดบันทึกได้ทันที และหากอาสาสมัครต้องการยุติการให้สัมภาษณ์ก็สามารถถอนตัวจากการวิจัยได้ตลอดเวลา และสามารถขอตรวจสอบข้อมูลที่ให้สัมภาษณ์ได้

2. หลักประโยชน์ (Beneficence) การวิจัยในครั้งนี้ ผู้วิจัยจะคำนึงถึงการลดความเสี่ยงของการเกิดอันตรายหรือผลข้างเคียงในกระบวนการวิจัย อาสาสมัครจะไม่ได้รับประโยชน์โดยตรง แต่จะได้รับประโยชน์ทางอ้อม (Indirect Benefits) โดยโครงการวิจัยนี้ยังมีประโยชน์ต่อบุคคลและหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ดังนี้

- 2.1 ผลการศึกษาจะถูกนำไปใช้เป็นข้อมูลพื้นฐานในการพัฒนา มาตรการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ซึ่งจะช่วยลดอุบัติเหตุ และความสูญเสียจากอุบัติเหตุในพื้นที่ตำบลวาริชภูมิ

- 2.2 ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนอำเภอวาริชภูมิ จะสามารถนำข้อมูลจากการวิจัยนี้ นำไปใช้ในการพัฒนา แนวทางการส่งเสริมพฤติกรรมขับขี่ปลอดภัย หรือ

มาตรการรณรงค์ด้านจราจร เพื่อช่วยลดอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ตำบลวาริชภูมิ ในอนาคต และจัดทำแผนป้องกันอุบัติเหตุจราจร โดยอ้างอิงจากข้อมูลเชิงพฤติกรรมของผู้ขับขี่ในพื้นที่

2.3 หน่วยงานท้องถิ่นและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องกับการพัฒนาโครงสร้างพื้นฐานถนน สามารถนำข้อมูลไปใช้เพื่อ ปรับปรุงโครงสร้างถนน จุดเสี่ยง จุดอันตราย และสภาพแวดล้อมของการขับขี่ ให้ปลอดภัยยิ่งขึ้น

2.4 ประโยชน์ที่ครอบคลุมทุกกลุ่มอาสาสมัคร การศึกษานี้ให้ประโยชน์ทั้งแก่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่เข้าร่วมโครงการ โดยช่วยเพิ่มความตระหนักรู้และลดความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ ประชาชนทั่วไปในพื้นที่ ที่จะได้รับผลดีจากแนวทางการปรับปรุงมาตรการป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากข้อมูลการวิจัย หน่วยงานภาครัฐและเอกชน ที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัยทางถนน ซึ่งสามารถนำข้อมูลไปใช้กำหนดนโยบายและมาตรการป้องกันอุบัติเหตุให้เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่

3. หลักความยุติธรรม (Justice) การวิจัยนี้มีความจำเป็นต้องศึกษากลุ่มประชากรในพื้นที่ตำบลวาริชภูมิ อำเภอวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร เนื่องจากเป็นพื้นที่ที่ประชาชนส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะหลักในชีวิตประจำวัน และอุบัติเหตุทางถนนที่เกี่ยวข้องกับการขับขี่รถจักรยานยนต์เป็นปัญหาสำคัญที่ส่งผลกระทบต่อชีวิตและทรัพย์สินของคนในพื้นที่ การศึกษานี้จึงมีเป้าหมายที่จะวิเคราะห์ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน เพื่อพัฒนามาตรการที่เหมาะสมกับบริบทของพื้นที่ อันจะนำไปสู่การลดอุบัติเหตุและเพิ่มความปลอดภัยในการใช้ถนนของชุมชนอย่างยั่งยืน การคัดเลือกกลุ่มตัวอย่างเป็นไปอย่างยุติธรรมและเท่าเทียม โดยใช้เกณฑ์การคัดเลือกและคัดออกที่ชัดเจน กลุ่มตัวอย่างจะต้องเป็นประชาชนที่มีอายุตั้งแต่ 18 ปีขึ้นไป และอาศัยอยู่ในพื้นที่ตำบลวาริชภูมิอย่างต่อเนื่อง ทั้งนี้เพื่อให้มั่นใจว่ากลุ่มตัวอย่างมีคุณสมบัติที่เหมาะสมต่อการตอบคำถามและสะท้อนพฤติกรรมที่แท้จริงของคนในชุมชน การคัดออกจะพิจารณาจากข้อจำกัดที่อาจส่งผลกระทบต่อความสมบูรณ์ของข้อมูล เช่น ผู้ที่ไม่มีประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์ หรือผู้ที่ไม่สามารถสื่อสารภาษาไทยได้ ซึ่งจะส่งผลต่อการตอบแบบสอบถามหรือการให้ข้อมูลที่ครบถ้วน เกณฑ์การคัดเลือกดังกล่าวถูกกำหนดขึ้นเพื่อให้ทุกคนในพื้นที่มีโอกาสเท่าเทียมในการเข้าร่วมการวิจัย โดยไม่มีการแบ่งแยกหรือเลือกปฏิบัติตามเพศ อายุ ระดับการศึกษา หรือสถานภาพทางสังคม นอกจากนี้ กระบวนการสุ่มตัวอย่างยังได้รับการออกแบบให้โปร่งใสและเป็นระบบ เพื่อให้มั่นใจว่าการเก็บข้อมูลสะท้อนถึงความคิดเห็นและพฤติกรรมของประชากรในพื้นที่อย่างแท้จริง

บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การวิจัยเรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ ในประชาชน ตำบลวาริชภูมิ อำเภวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร ผู้วิจัยขอเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล ดังนี้

1. ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยนำเสนอผลการวิเคราะห์ข้อมูล ตามลำดับขั้นตอน แยกออกเป็น ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

ส่วนที่ 2 ข้อมูลอายุการใช้งานและสภาพรถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง

ส่วนที่ 3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้านความปลอดภัยของสภาพถนนและ

สิ่งแวดล้อม

ส่วนที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้านความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรของกลุ่ม

ตัวอย่าง

ส่วนที่ 5 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลด้านการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนของกลุ่ม

ตัวอย่าง

ส่วนที่ 6 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของกลุ่มตัวอย่าง

ตาราง 3 จำนวนและค่าร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามข้อมูลทั่วไป (n=345)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (คน)	ร้อยละ
เพศ		
ชาย	118	34.20
หญิง	222	64.35
เพศทางเลือก	5	1.45

ตาราง 3 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (คน)	ร้อยละ
อายุ		
40 – 49 ปี	134	38.84
50 - 59 ปี	123	35.65
60 – 70 ปี	88	25.51
Min = 40 ปี, Max = 70 ปี, Q1 = 46 ปี, Q3 = 60 ปี, Median = 53 ปี		
สถานภาพสมรส		
โสด	60	17.39
สมรส	238	68.99
หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่	47	13.62
ระดับการศึกษา		
ต่ำกว่าประถมศึกษา	14	4.06
ประถมศึกษา	125	36.22
มัธยมศึกษาตอนต้น	72	20.87
มัธยมศึกษาตอนปลาย	84	24.34
ปวช./ปวส.	25	7.26
ปริญญาตรี	23	6.67
สูงกว่าปริญญาตรี	2	0.58
อาชีพ		
ไม่ได้ทำงาน	23	6.67
รับจ้าง	84	24.35
ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ	29	8.41
เกษตรกร	166	48.11
ค้าขาย	43	12.46
รายได้เฉลี่ยต่อเดือน		
ไม่เกิน 5,000 บาท	167	48.41
5,001 – 10,000 บาท	140	40.58

ตาราง 3 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (คน)	ร้อยละ
มากกว่า 10,000 บาท	38	11.01
Min=1,000, Max=55,000, Q1 = 4,000, Q3 = 8,750, Median=6,000		
ประสบการณ์ในการขับขีรถจักรยานยนต์		
น้อยกว่า 1 ปี	4	1.16
1-4 ปี	18	5.22
5-9 ปี	43	12.46
มากกว่า 10 ปี	280	81.16
การมีใบอนุญาตขับขีรถจักรยานยนต์		
มี	190	55.07
ไม่มี	155	44.93
หมวกกันน็อค		
มี	315	91.30
ไม่มี	30	8.70
ภาวะสุขภาพ		
ปัญหาสายตา เช่น การมองเห็นไม่ชัด	78	22.61
ปวดเข่า	82	23.77
หูดัง หรือมีปัญหาการได้ยิน	8	2.32
โรคเบาหวาน	56	16.23
โรคความดันโลหิตสูง	72	20.87
โรคลมชัก	1	0.29
โรคกล้ามเนื้อหัวใจขาดเลือด	2	0.58

จากตาราง 3 พบว่า กลุ่มตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้ ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน 222 คน คิดเป็นร้อยละ 64.35 อายุในระหว่าง 40-49 ปี มีจำนวนมากที่สุด จำนวน 134 คน คิดเป็นร้อยละ 38.84 คน ค่ามัธยฐานอายุคือ 53 (Q: 46, 60) มีสถานภาพสมรส จำนวน 238 คน คิดเป็นร้อยละ 68.99 จบระดับประถมศึกษามากที่สุด จำนวน 125 คน คิดเป็นร้อยละ 36.22 ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกร จำนวน 166 คน คิดเป็นร้อยละ 48.11 ค่ามัธยฐาน

รายได้เฉลี่ยต่อเดือนคือ 6,000 บาท (Q: 4,000, 8,750) ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่ากลุ่มตัวอย่าง มีประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่า 10 ปี จำนวน 280 คน คิดเป็นร้อยละ 81.16 มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 190 คน คิดเป็นร้อยละ 55.07 ไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 155 คน คิดเป็นร้อยละ 44.93 มีหมวกกันน็อกเป็นของตนเองจำนวน 315 คน คิดเป็นร้อยละ 91.30 ในด้านสุขภาพ ส่วนใหญ่มีปัญหาปวดเข่ามากที่สุดจำนวน 82 คน คิดเป็นร้อยละ 23.77 รองลงมามีปัญหาสายตา การมองเห็นไม่ชัด จำนวน 78 คน คิดเป็นร้อยละ 22.61 และเป็นโรคเบาหวานจำนวน 56 คน คิดเป็นร้อยละ 16.23 ตามลำดับ

ส่วนที่ 2 สภาพรถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง

ตาราง 4 จำนวนและค่าร้อยละอายุการใช้งาน สภาพรถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง (n=345)

ข้อมูลด้านรถจักรยานยนต์	จำนวน (คน)	ร้อยละ
อายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์		
0-9 ปี	201	58.26
10-19 ปี	130	37.68
มากกว่า 20 ปี	14	4.06
Min = 1 ปี, Max = 35 ปี, Q1 = 5 ปี, Q3 = 10 ปี, Median = 8 ปี		
สภาพการใช้งานของรถจักรยานยนต์		
ดีมาก	156	45.22
ดี	144	41.74
พอใช้ได้	45	13.04

จากตาราง 4 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์อยู่ในช่วง 0-9 ปี มากที่สุด จำนวน 201 คน คิดเป็นร้อยละ 58.26 รองลงมาคืออายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์อยู่ในช่วง 10-19 ปี จำนวน 130 คน คิดเป็นร้อยละ 37.68 โดยอายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์มีค่ามัธยฐานเท่ากับ 8 ปี (Q: 5, 10) ด้านสภาพการใช้งานของรถจักรยานยนต์ พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ประเมินว่าสภาพรถของตนเองอยู่ในระดับดีมาก (ไม่มีปัญหา ใช้งานได้ปกติทุกส่วนทั้งระบบเบรก ระบบไฟ ยาง กระบอก) จำนวน 156 คน คิดเป็นร้อยละ 45.22 และระดับดี จำนวน 144 คน คิดเป็นร้อยละ 41.74

ส่วนที่ 3 ข้อมูลความคิดเห็นด้านสภาพถนนและสิ่งแวดล้อมของกลุ่มตัวอย่าง

ตาราง 5 จำนวนและค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามข้อมูลด้านสภาพถนนและสิ่งแวดล้อมที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ (n=345)

ข้อมูลด้านถนนและสิ่งแวดล้อม	ความคิดเห็น			X̄	S.D.	ระดับความปลอดภัย
	จำนวน (ร้อยละ)					
	ดี	ปานกลาง	ไม่ดี/อาจเกิดอันตราย			
1. สภาพพื้นผิวถนนเรียบและไม่ มีหลุมบ่อ	115 (33.33)	221 (64.06)	9 (2.61)	2.31	0.51	พอใช้
2. การมีความกว้างของถนนหรือไหล่ทางที่มีความเหมาะสมสำหรับการขับขี่	154 (44.64)	177 (51.30)	14 (4.06)	2.41	0.56	ดี
3. ไฟส่องสว่างข้างทางเพียงพอในเวลากลางคืน	179 (51.88)	144 (41.74)	22 (6.38)	2.46	0.61	ดี
4. ป้ายจราจรและเครื่องหมายบนถนน มองเห็นได้ชัดเจน	189 (54.78)	130 (37.68)	26 (7.54)	2.47	0.63	ดี
5. การมีจุดเสี่ยงอุบัติเหตุ เช่น โค้งอันตราย ทางแคบ	144 (41.74)	154 (44.64)	47 (13.62)	2.28	0.69	พอใช้
6. มีการบำรุงรักษาถนนอย่างสม่ำเสมอ	141 (40.87)	188 (54.49)	16 (4.64)	2.36	0.57	ดี
7. ความสะอาดของถนน เช่น ไม่มีเศษหิน ดิน โคลน น้ำยางพารา	106 (30.72)	201 (58.26)	38 (11.02)	2.20	0.61	พอใช้
8. สภาพแวดล้อมข้างถนนปลอดภัย (ไม่มีต้นไม้กีดขวางทัศนวิสัยดี)	160 (46.38)	161 (46.67)	24 (6.95)	2.39	0.61	ดี
9. การมีสัตว์เลื้อย เช่น สุนัข แมว วัวควาย วิ่งตัดหน้ารถขณะขับขี่	73 (21.16)	183 (53.04)	89 (25.80)	1.95	0.68	พอใช้
10. สัญญาณไฟจราจรในบริเวณที่จำเป็นทำงานได้ดี	193 (55.94)	129 (37.39)	23 (6.67)	2.49	0.62	ดี

จากตาราง 5 พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ สัญญาณไฟจราจรในบริเวณที่จำเป็นทำงานได้ดี ($\bar{X}=2.49$, S.D.=0.62) รองลงมาคือ บ้ายจราจรและเครื่องหมายบนถนนมองเห็นได้ชัดเจน ($\bar{X}=2.47$, S.D.=0.62) ไฟส่องสว่างข้างทางเพียงพอในเวลากลางคืน ($\bar{X}=2.46$ S.D.=0.61) และการมีความกว้างของถนนหรือไหล่ทางที่เหมาะสมสำหรับการขับขี่ ($\bar{X}=2.41$, S.D.=0.56) สภาพแวดล้อมข้างถนนปลอดภัย (ไม่มีต้นไม้กีดขวางทัศนวิสัยดี) ($\bar{X}=2.39$, S.D.=0.61) การบำรุงรักษาพื้นถนนอย่างสม่ำเสมอ ($\bar{X}=2.36$, S.D.=0.57) ตามลำดับ นอกจากนี้ยังมีรายการที่อยู่ในระดับพอใช้ ได้แก่ สภาพพื้นผิวถนนเรียบ และไม่มีหลุมบ่อ ($\bar{X}=2.31$, S.D.=0.51) การมีจุดเสี่ยงอุบัติเหตุ เช่น โค้งอันตราย ทางแคบ ($\bar{X}=2.28$, S.D.=0.69) และความสะอาดของถนน เช่น ไม่มีเศษหิน ดิน โคลน น้ำยางพารา ($\bar{X}=2.20$, S.D.=0.61) ตามลำดับ ในขณะที่รายการที่ได้รับคะแนนเฉลี่ยน้อยที่สุด คือ การมีสัตว์เลื้อย เช่น สุนัข แมว วัวควาย วิ่งตัดหน้ารถขณะขับขี่ ซึ่งมีค่า ($\bar{X}=1.95$, S.D.=0.68)

ตาราง 6 จำนวนและร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามระดับของสภาพถนนและสิ่งแวดล้อมที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการขับขี่ยานยนต์ (n=345)

ระดับความปลอดภัย	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ไม่ดี	18	5.22
พอใช้	158	45.80
ดี	169	48.98

จากตาราง 6 กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นเกี่ยวกับความปลอดภัยด้านสภาพถนนและสิ่งแวดล้อมอยู่ในระดับดี จำนวน 169 คน คิดเป็นร้อยละ 48.98 อยู่ในระดับพอใช้ จำนวน 158 คน คิดเป็นร้อยละ 45.80 และระดับไม่ดี จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 5.22

ส่วนที่ 4 ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร

ตาราง 7 จำนวนและร้อยละ ของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร
(n=345)

ข้อคำถาม	ตอบถูก	
	จำนวน	ร้อยละ
จราจรทั่วไป ความเร็ว และมารยาทความปลอดภัย		
1. ผู้ขับขี่และผู้โดยสารจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง	334	96.81
2. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องมีใบอนุญาตขับขี่ และต้องไม่หมดอายุ	326	94.49
3. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องหยุดรถให้คนข้ามถนนบริเวณทางมา ลาย ทุกครั้ง	335	97.10
4. การจอดรถจักรยานยนต์ สามารถจอดบนทางเท้าสาธารณะได้	217	62.90
5. การขับขี่รถจักรยานยนต์ความเร็วเกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมงใน เขตชุมชนถือว่าผิดกฎหมาย	253	73.33
6. การขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือด เกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ถือว่าผิดกฎหมาย	259	75.07
7. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สามารถบรรทุกผู้โดยสารได้ไม่เกิน 1 คน	331	95.64
8. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ สามารถใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่จอดรอ สัญญาณไฟแดงได้	287	86.19
9. การขับขี่รถจักรยานยนต์ย้อนศรสามารถทำได้หากไม่มีรถสวนทางมา	311	90.14
10. ผู้ขับขี่สามารถจอดรถในที่ห้ามจอดได้หากไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจ อยู่บริเวณนั้น	313	90.72
11. ผู้ที่ร่างกายพิการแต่สามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ สามารถขอใบอนุญาตขับขี่ได้	116	33.62
ด้านสัญญาณไฟและเครื่องหมายจราจร		
12. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ต้องให้สัญญาณไฟเลี้ยวก่อนเลี้ยวหรือ เปลี่ยนทิศทางไม่น้อยกว่า 30 เมตร	303	87.83

ตาราง 7 (ต่อ)

ข้อคำถาม	ตอบถูก	
	จำนวน	ร้อยละ
13. ไฟสัญญาณจราจรสีเหลืองหมายความว่าผู้ขับขี่สามารถเร่งความเร็วผ่านแยกได้	285	82.61
14. สัญญาณไฟจราจรสีเขียวหมายความว่าผู้ขับขี่สามารถไปต่อได้โดยไม่ต้องระวังสิ่งกีดขวาง	194	56.23
15. เครื่องหมายจราจรที่มีเส้นทึบคู่บนถนน หมายความว่า ห้ามแซงในทุกกรณี	299	86.67
16. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องใช้สัญญาณไฟเลี้ยวเมื่อมีการเปลี่ยนเลนหรือเลี้ยวทุกครั้ง	333	96.52
17. กฎหมายกำหนดให้รถจักรยานยนต์ที่วิ่งบนถนนต้องมีไฟหน้าและไฟท้ายที่สามารถใช้งานได้	336	97.39
18. ผู้ขับขี่ ต้องขับรถจักรยานยนต์ในเลนซ้ายและต้องไม่ล้ำกึ่งกลางของเลน เว้นแต่เลนซ้าย มีสิ่งกีดขวางหรือถูกปิดการจราจร	309	89.57
 19. สัญญาณจราจร ดังกล่าว หมายถึง ห้ามกลับรถ ห้ามเลี้ยวซ้าย และห้ามเลี้ยวขวา		
20. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ห้ามหยุดและจอดรถในทางเดินรถ บนสะพาน หรือตรงปากทางเข้าออกของอาคารหรือทางเดินรถ	320	92.75

จากตาราง 7 เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ข้อคำถามที่กลุ่มตัวอย่างตอบถูกมากที่สุด 3 อันดับแรกได้แก่ ข้อที่ 17 กฎหมายกำหนดให้รถจักรยานยนต์ที่วิ่งบนถนนต้องมีไฟหน้าและไฟท้ายที่สามารถใช้งานได้ มีผู้ตอบถูกต้องจำนวน 336 คน คิดเป็นร้อยละ 97.39 รองลงมาคือ ข้อที่ 3 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องหยุดรถให้คนข้ามถนนบริเวณทางม้าลายทุกครั้ง มีผู้ตอบถูกต้องจำนวน 335 คน คิดเป็นร้อยละ 97.10 และข้อที่ 1 ผู้ขับขี่และผู้โดยสาร

จักรยานยนต์ ต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง มีผู้ตอบถูก 334 คน คิดเป็นร้อยละ 96.81 ตามลำดับ ส่วนข้อที่ตอบถูกน้อยที่สุด คือ ข้อที่ 11 ผู้ที่ร่างกายพิการแต่สามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ สามารถขอใบอนุญาตขับรถได้ มีผู้ตอบถูก 116 คน คิดเป็นร้อยละ 33.62 และข้อที่ 14 สัญญาณไฟจราจร สีเขียวหมายความว่าผู้ขับขี่สามารถไปต่อได้โดยไม่ต้องระวังสิ่งกีดขวาง มีผู้ตอบถูก 194 คน คิดเป็นร้อยละ 56.23 และข้อที่ 4 การจอดรถจักรยานยนต์ สามารถจอดบนทางเท้าสาธารณะได้ ผู้ตอบถูก 217 คน คิดเป็นร้อยละ 62.90 ตามลำดับ

ตาราง 8 ระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร ของกลุ่มตัวอย่าง (n=345)

ระดับความรู้	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ต่ำ (0 – 11 คะแนน)	12	3.48
ปานกลาง (12 – 15 คะแนน)	58	16.81
สูง (16 – 20 คะแนน)	275	79.71
Min = 4, Max = 20, Q1 = 16, Q3 = 18, Median = 17		

จากตาราง 8 พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีระดับความรู้ในระดับสูง จำนวน 275 คน คิดเป็นร้อยละ 79.71 รองลงมาคือกลุ่มที่มีความรู้ในระดับปานกลาง จำนวน 58 คน คิดเป็นร้อยละ 16.81 และกลุ่มที่มีความรู้ในระดับต่ำ จำนวน 12 คน คิดเป็นร้อยละ 3.48 ตามลำดับ โดยค่ามัธยฐานเท่ากับ 17 คะแนน (Q: 16, 18)

ส่วนที่ 5 ข้อมูลการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน ตามแนวคิดแบบแผนความเชื่อ
ด้านสุขภาพ ของประชาชนตำบลวาริชภูมิ อำเภวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร

ตาราง 9 จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตาม
การรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน ตามแนวคิดแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ (n=345)

การรับรู้เกี่ยวกับ อุบัติเหตุทางถนน	ความคิดเห็น					$\bar{X}$ (S.D.)	ระดับ การรับรู้
	จำนวน (ร้อยละ)						
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่ แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง		
การรับรู้โอกาสเสี่ยง							
1. การขับขี่ด้วยความเร็วสูง หรือไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เพิ่มโอกาสเสี่ยงต่อการเกิด อุบัติเหตุบนท้องถนน	292 (84.64)	45 (13.04)	2 (0.58)	4 (1.16)	2 (0.58)	4.80 (0.55)	สูง
2. การไม่สวมหมวกกันน็อก ขณะขับขี่อาจทำให้ได้รับ บาดเจ็บรุนแรงหรือเสียชีวิต หากเกิดอุบัติเหตุ	294 (85.22)	48 (13.91)	0 (0.00)	1 (0.29)	2 (0.58)	4.83 (0.47)	สูง
3. ความเหนื่อยล้าหรือความ ประมาทขณะขับขี่จะเป็น การเพิ่มความเสี่ยงต่อการ เกิดอุบัติเหตุ	266 (77.10)	75 (21.74)	0 (0.0)	3 (0.87)	1 (0.29)	4.74 (0.52)	สูง
4. สภาพแวดล้อม เช่น ถนน ที่ชำรุด การจราจรที่ หนาแน่น หรือพฤติกรรม ของผู้ใช้ถนนคนอื่น อาจทำ ให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายขึ้น	220 (63.77)	116 (33.62)	7 (2.03)	1 (0.29)	1 (0.29)	4.60 (0.57)	สูง
5. สภาพอากาศ เช่น ฝนตก ถนนลื่น หรือหมอกหนา อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ขึ้น	243 (70.43)	96 (27.83)	3 (0.87)	2 (0.58)	1 (0.29)	4.68 (0.55)	สูง

ตาราง 9 (ต่อ)

การรับรู้เกี่ยวกับ อุบัติเหตุทางถนน	ความคิดเห็น					$\bar{X}$ (S.D.)	ระดับ การรับรู้
	จำนวน (ร้อยละ)						
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่ แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง		
การรับรู้ความรุนแรง							
6. หากเกิดอุบัติเหตุทางถนน จากการขับซึ่ รถจักรยานยนต์อาจทำให้ ได้รับบาดเจ็บรุนแรง พิการ หรือเสียชีวิต	241 (69.86)	99 (28.70)	1 (0.29)	1 (0.29)	3 (0.87)	4.66 (0.59)	สูง
7. การเกิดอุบัติเหตุจากการ ขับซึ่รถจักรยานยนต์อาจทำ ให้ต้องรับโทษตามกฎหมาย เช่น ถูกปรับ หรือถูก ดำเนินคดี	212 (61.45)	116 (33.62)	11 (3.19)	4 (1.16)	2 (0.58)	4.54 (0.66)	สูง
8. การเกิดอุบัติเหตุอาจ ส่งผลกระทบทางจิตใจ เช่น ทำให้เกิดความกลัวในการ ขับซึ่ หรือสูญเสียความมั่นใจ หากได้รับบาดเจ็บ	191 (55.36)	133 (38.55)	15 (4.35)	6 (1.74)	0 (0.00)	4.48 (0.66)	สูง
9. หากได้รับบาดเจ็บหรือ พิการจากอุบัติเหตุ จะส่งผล กระทบต่อครอบครัว ทำให้ เป็นภาระทางร่างกายและ จิตใจต่อคนใกล้ชิด	240 (69.57)	98 (28.41)	5 (1.45)	1 (0.29)	1 (0.29)	4.67 (0.55)	สูง
10. หากเกิดอุบัติเหตุขึ้น จะส่งผลกระทบต่อ ครอบครัว เช่น เกิด ค่าใช้จ่ายในการ รักษาพยาบาล	234 (67.83)	106 (30.72)	3 (0.87)	0 (0.00)	2 (0.58)	4.65 (0.56)	สูง

ตาราง 9 (ต่อ)

การรับรู้เกี่ยวกับ อุบัติเหตุทางถนน	ความคิดเห็น					$\bar{X}$ (S.D.)	ระดับ การรับรู้
	จำนวน (ร้อยละ)						
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่ แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง		
11. การสวมหมวกกันน็อก ขณะขับขี่ช่วยลดความ รุนแรงของการบาดเจ็บที่ ศีรษะหากเกิดอุบัติเหตุ	267 (77.39)	75 (21.74)	3 (0.87)	0 (0.00)	0 (0.00)	4.77 (0.44)	สูง
12. การขับขี่ รถจักรยานยนต์ด้วย ความเร็วตามที่กฎหมาย กำหนด จะช่วยลดอุบัติเหตุ และช่วยเพิ่มความปลอดภัย	241 (69.86)	83 (24.06)	5 (1.45)	11 (3.19)	5 (1.45)	4.58 (0.80)	สูง
13. การปฏิบัติตามกฎ จราจรและใช้สัญญาณไฟ เลี้ยวอย่างถูกต้องช่วยลด ความเสี่ยงในการชนจากรถ คันอื่น	249 (72.17)	88 (25.51)	5 (1.45)	1 (0.29)	2 (0.58)	4.68 (0.57)	สูง
14. การตรวจสอบสภาพรถ ก่อนขับขี่ เช่น ระบบเบรก ไฟส่องสว่าง และลมยาง สามารถช่วยป้องกัน อุบัติเหตุจากรถเสีย กะทันหัน	238 (68.99)	101 (29.28)	3 (0.87)	3 (0.87)	0 (0.00)	4.66 (0.54)	สูง
15. การเข้าร่วมโครงการ หรืออบรมเกี่ยวกับการ ป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ช่วยให้ได้รับความรู้และ ทักษะในการขับขี่อย่าง ปลอดภัยมากขึ้น	201 (58.26)	112 (32.46)	9 (2.61)	16 (4.64)	7 (2.03)	4.40 (0.90)	สูง

ตาราง 9 (ต่อ)

การรับรู้เกี่ยวกับ อุบัติเหตุทางถนน	ความคิดเห็น					$\bar{X}$ (S.D.)	ระดับ การรับรู้
	จำนวน (ร้อยละ)						
	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่ แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง		
การรับรู้อุปสรรค							
*16. การตรวจสอบสภาพ รถก่อนขับขี่ ทำให้ท่าน เสียเวลาและอาจมีค่าใช้จ่าย เพิ่มเติมในการซ่อมบำรุง	27 (7.83)	45 (13.04)	39 (11.30)	173 (50.14)	61 (17.68)	2.43 (1.15)	ปาน กลาง
*17. การสวมหมวกนิรภัย ทำให้ท่านรู้สึกไม่ สะดวกสบายเมื่อขับขี่ รถจักรยานยนต์ เช่น รู้สึก ร้อน อึดอัด หรือไม่สะดวก ในการพกพา	19 (5.51)	32 (9.28)	26 (7.54)	208 (60.29)	60 (17.39)	2.25 (1.03)	ต่ำ
*18. ความเร่งรีบเป็นสาเหตุ ทำให้ขับรถเร็วเกินกำหนด หรือฝ่าสัญญาณไฟแดง	22 (6.38)	49 (14.20)	16 (4.64)	180 (52.17)	78 (22.61)	2.30 (1.15)	ต่ำ
*19. การบังคับใช้กฎหมาย จราจรที่ไม่เข้มงวด ทำให้ ฉันหรือคนรอบข้างไม่ปฏิบัติ ตามกฎหมายจราจร	52 (15.07)	81 (23.48)	39 (11.30)	130 (37.68)	43 (12.46)	2.91 (1.31)	ปาน กลาง
*20. อุบัติเหตุเป็นเรื่องของ โชคชะตาหรือสิ่งที่เสี่ยง ไม่ได้	21 (6.09)	40 (11.59)	42 (12.17)	174 (50.43)	68 (19.71)	2.34 (1.10)	ปาน กลาง
รวม						4.10 (0.74)	สูง

* ขอคำถ้อยแถลง

จากตาราง 9 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนของกลุ่ม
ตัวอย่างจำนวน 345 คน โดยจำแนกตามองค์ประกอบของแนวคิดแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ
(Health Belief Model) พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีระดับการรับรู้ในอยู่ในระดับสูง ($\bar{X} = 4.10$,
S.D.=0.74)

ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยง กลุ่มตัวอย่างมีระดับการรับรู้อยู่ในระดับสูงทุกข้อ โดยข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดที่สุด คือ ข้อที่ 2 การไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่อาจทำให้ได้รับบาดเจ็บรุนแรง หรือเสียชีวิตหากเกิดอุบัติเหตุ ($\bar{X}=4.83$, $S.D.=0.47$) รองลงมาคือ ข้อที่ 1 การขับขี่ด้วยความเร็วเร็วหรือไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรเพิ่มโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ($\bar{X}=4.80$, $S.D.=0.55$) และข้อที่ 3 ความเหนื่อยล้าหรือความประมาทจะเป็นการเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ($\bar{X}=4.74$, $S.D.=0.52$) ตามลำดับ

ด้านการรับรู้ความรุนแรง กลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้อยู่ในระดับสูง ข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด คือ ข้อ 9 หากได้รับบาดเจ็บหรือพิการจากอุบัติเหตุ จะส่งผลกระทบต่อครอบครัว ทำให้เป็นภาระทางร่างกายและจิตใจต่อคนใกล้ชิด ($\bar{X}=4.67$, $S.D.=0.55$) ข้อที่ 6 หากเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อาจทำให้ได้รับบาดเจ็บรุนแรง พิการ หรือเสียชีวิต ($\bar{X}=4.66$, $S.D.=0.59$) ข้อที่ 10 หากเกิดอุบัติเหตุขึ้นกับตัวท่าน จะส่งผลกระทบต่อครอบครัว เช่น เกิดค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล ($\bar{X}=4.65$, $S.D.=0.56$) ข้อที่ 7 การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อาจทำให้ต้องรับโทษตามกฎหมาย เช่น ถูกปรับ หรือถูกดำเนินคดี ($\bar{X}=4.54$, $S.D.=0.66$) ตามลำดับ

ด้านการรับรู้ประโยชน์ กลุ่มตัวอย่างมีระดับการรับรู้อยู่ในระดับสูง โดยข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ข้อที่ 11 การสวมหมวกกันน็อกขณะขับขี่ช่วยลดความรุนแรงของการบาดเจ็บที่รุนแรงหากเกิดอุบัติเหตุ ($\bar{X}=4.77$, $S.D.=0.44$) รองลงมาคือ ข้อที่ 13 การปฏิบัติตามกฎจราจร และใช้สัญญาณไฟเลี้ยวอย่างถูกต้องจะลดความเสี่ยงในการชนจากรถคันอื่น ($\bar{X}=4.68$, $S.D.=0.57$) และข้อที่ 14 การตรวจสอบอุปกรณ์รถก่อนขับขี่ เช่น ระบบเบรก ไฟส่องสว่าง และลมยาง สามารถช่วยป้องกันอุบัติเหตุจากรถเสียหายทันที ($\bar{X}=4.66$, $S.D.=0.54$) ตามลำดับ

ด้านการรับรู้อุปสรรค พบว่า ข้อที่มีค่าเฉลี่ยต่ำสุดคือ ข้อที่ 17 การสวมหมวกนิรภัยทำให้รู้สึกไม่สะดวกสบายเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ เช่น รู้สึกร้อน อึดอัด หรือไม่สะดวกในการพกพา ($\bar{X}=2.25$, $S.D.=1.03$) รองลงมาคือ ข้อที่ 18 ความเร่งรีบในการเดินทางทำให้ขับรถเร็วเกินกำหนด หรือฝ่าสัญญาณไฟแดง ($\bar{X}=2.30$, $S.D.=1.15$) ข้อที่ 16 การตรวจสอบสภาพรถก่อนขับขี่ ทำให้เสียเวลา และอาจมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมในการซ่อมบำรุง ($\bar{X}=2.43$, $S.D.=1.15$) ข้อที่ 20 อุบัติเหตุเป็นเรื่องของโชคชะตาหรือสิ่งที่เลี่ยงไม่ได้ ($\bar{X}=2.34$, $S.D.=1.10$) ตามลำดับ

ตาราง 10 ระดับการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน ตามแนวคิดแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ
ของประชาชนตำบลวาริชภูมิ อำเภวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร (n=345)

การรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน	ค่าสถิติ		ระดับการรับรู้
	$\bar{X}$	S.D.	
ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ	4.73	0.54	สูง
ด้านการรับรู้ความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุ	4.60	0.61	สูง
ด้านการรับรู้ประโยชน์ในการเกิดอุบัติเหตุ	4.62	0.65	สูง
ด้านการรับรู้อุปสรรคในการเกิดอุบัติเหตุ	2.45	1.15	ปานกลาง
ภาพรวมทั้ง 4 ด้าน	4.10	0.74	สูง

จากตาราง 10 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลระดับการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน ตามแนวคิดแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพของประชาชนในตำบลวาริชภูมิ อำเภวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร จำนวน 345 มีการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนในระดับสูง โดยมีค่าเฉลี่ยรวม เท่ากับ 4.10 และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน 0.74 เมื่อพิจารณาแต่ละด้านพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุในระดับสูง ($\bar{X} = 4.73$, S.D.=0.54) การรับรู้ความรุนแรงของผลกระทบจากอุบัติเหตุอยู่ในระดับสูง ($\bar{X} = 4.60$, S.D.=0.61) การรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุอยู่ในระดับสูง ($\bar{X} = 4.62$, S.D.=0.65) ในขณะที่การรับรู้อุปสรรคในการปฏิบัติตาม พฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 2.45$, S.D.=1.15)

**ส่วนที่ 6 ข้อมูลพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จากการขับขี่
รถจักรยานยนต์ ของประชาชนตำบลวาริชภูมิ อำเภวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร**
ตาราง 11 จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน พฤติกรรมการป้องกัน
อุบัติเหตุทางถนน จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของประชาชนตำบลวาริชภูมิ
อำเภวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร (n=345)

พฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน	การปฏิบัติ				X̄ S.D.	ระดับพฤติกรรม
	จำนวน (ร้อยละ)					
	ปฏิบัติเป็นประจำ	ปฏิบัติบ่อยครั้ง	ปฏิบัติบางครั้ง	ไม่เคยปฏิบัติ		
1. ท่านสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่ว่าจะเดินทางไกลหรือทางไกล	175 (50.72)	100 (28.99)	66 (19.13)	4 (1.16)	3.29 (0.81)	สูง
*2. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่ใช้สัญญาณไฟเลี้ยวเมื่อเปลี่ยนเลน	41 (11.88)	18 (5.22)	76 (22.03)	210 (60.87)	3.32 (1.02)	สูง
3. ท่านพกใบอนุญาตขับขี่ เมื่อต้องขับรถจักรยานยนต์	131 (37.97)	74 (21.45)	83 (24.06)	57 (16.52)	2.81 1.11	ปานกลาง
4. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความระมัดระวังเมื่อต้องขับผ่านทางแยกที่มีการจราจรหนาแน่น	288 (83.48)	45 (13.04)	9 (2.61)	3 (0.87)	3.79 (0.52)	สูง
5. ท่านหยุดรถในจุดที่ปลอดภัยทุกครั้งเมื่อมีเหตุจำเป็นที่จะต้องรับโทรศัพท์	272 (78.84)	56 (16.23)	9 (2.61)	8 (2.32)	3.72 (0.62)	สูง
*6. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยอาการเหนื่อยล้าโดยไม่ยอมหยุดพัก	15 (4.35)	14 (4.06)	52 (15.07)	264 (76.52)	3.64 (0.75)	สูง
7. ท่านขับขี่อย่างระมัดระวังเมื่อเข้าสู่ถนนที่มีการซ่อมแซมหรือปรับปรุง	280 (81.16)	52 (15.07)	9 (2.61)	4 (1.16)	3.76 (0.55)	สูง
8. ท่านหลีกเลี่ยงการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยตัดหน้ารถคันอื่นอย่างกระชั้นชิด	159 (46.09)	50 (14.49)	16 (4.64)	120 (34.78)	2.75 (1.35)	ปานกลาง

ตาราง 11 (ต่อ)

พฤติกรรมการป้องกัน อุบัติเหตุทางถนน	การปฏิบัติ				$\bar{X}$ S.D.	ระดับ พฤติกรรม
	จำนวน (ร้อยละ)					
	ปฏิบัติเป็น ประจำ	ปฏิบัติ บ่อยครั้ง	ปฏิบัติ บางครั้ง	ไม่เคย ปฏิบัติ		
9. ท่านตรวจสอบสภาพ รถจักรยานยนต์ก่อนขับขี่ เช่น ระบบเบรก ไฟส่องสว่าง ไฟเลี้ยว ลมยาง และนำรถเข้าตรวจสอบสภาพ หรือซ่อมบำรุงตามกำหนด	179 (51.88)	61 (17.68)	95 (27.54)	10 (2.90)	3.19 (0.93)	สูง
*10. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วย ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด (ในเขตชุมชน ไม่เกิน 60 กิโลเมตร ต่อชั่วโมง นอกเขตชุมชน ไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง)	72 (20.87)	29 (8.41)	70 (20.29)	174 (50.43)	3.00 (1.19)	ปานกลาง
11. ท่านปฏิบัติตามป้ายจราจร เช่น ป้ายหยุด ป้ายเตือนทางโค้ง	294 (85.22)	30 (8.70)	7 (2.03)	14 (4.06)	3.75 (0.68)	สูง
12. ท่านไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ย้อนศร แม้ในระยะทางสั้น ๆ	214 (62.03)	40 (11.59)	43 (12.46)	48 (13.91)	3.22 (0.81)	สูง
*13. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ หลังจากดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์	15 (4.35)	26 (7.54)	67 (19.42)	237 (68.70)	3.52 (0.81)	สูง
*14. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรสีแดง ในบางสถานการณ์ เช่น ถ้าไม่มีรถ บนถนน	19 (5.51)	4 (1.16)	34 (9.86)	288 (83.48)	3.71 (0.74)	สูง
15. เมื่อถึงทางแยก ท่านจะชะลอ ความเร็ว และเพิ่มความระมัดระวัง เป็นพิเศษ	286 (82.90)	24 (6.96)	10 (2.90)	25 (7.25)	3.66 (0.84)	สูง
*16. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ใน ขณะที่ร่างกายเจ็บป่วย หรือไม่สบาย	18 (5.22)	13 (3.77)	110 (31.88)	204 (59.13)	3.45 (0.80)	สูง
*17. ท่านแวนหรือหัวหมวกกัน น็อกขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	17 (4.93)	26 (7.54)	87 (25.22)	215 (62.32)	3.45 (0.83)	สูง

ตาราง 11 (ต่อ)

พฤติกรรมการป้องกัน อุบัติเหตุทางถนน	การปฏิบัติ				$\bar{X}$ S.D.	ระดับ พฤติกรรม
	จำนวน (ร้อยละ)					
	ปฏิบัติเป็น ประจำ	ปฏิบัติ บ่อยครั้ง	ปฏิบัติ บางครั้ง	ไม่เคย ปฏิบัติ		
18. ท่านเว้นระยะห่างขณะขับซึ่ รถจักรยานยนต์จากรถคันหน้าขณะ ขับซึ่อยู่เสมอ	287 (83.19)	43 (12.46)	6 (1.74)	9 (2.61)	3.76 (0.61)	สูง
19. ท่านหลีกเลี่ยงการขับซึ่ รถจักรยานยนต์ใกล้กับรถบรรทุก ขนาดใหญ่	292 (84.64)	30 (8.70)	5 (1.45)	18 (5.22)	3.76 (0.61)	สูง
20. ท่านลดความเร็วเมื่อขับซึ่ รถจักรยานยนต์ผ่านบริเวณโรงเรียน หรือสถานศึกษา	309 (89.57)	26 (7.54)	6 (1.74)	4 (1.16)	3.86 (0.47)	สูง
รวม					3.47 (0.79)	สูง

* ข้อคำถามเชิงลบ

จากตาราง 11 ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมกำรป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของ
ประชาชนตำบลวาริชภูมิ อำเภอวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร พบว่ากลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมกำร
ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนโดยรวมอยู่ในระดับสูง ($\bar{X}=3.47$ S.D.=0.79) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ
พบว่า พฤติกรรมกำรป้องกันอุบัติเหตุทางถนนที่มีค่าเฉลี่ยสูงที่สุด 3 ลำดับแรก คือ ข้อที่ 20
ท่านลดความเร็วเมื่อขับซึ่รถจักรยานยนต์ผ่านบริเวณโรงเรียนหรือสถานศึกษา ($\bar{X}=3.86$,
S.D.=0.47) รองลงมาคือ ข้อที่ 7 ท่านขับซึ่อย่างระมัดระวังเมื่อเข้าสู่ถนนที่มีการซ่อมแซมหรือ
ปรับปรุง ($\bar{X}=3.76$, S.D.=0.55) และข้อที่ 18 ท่านเว้นระยะห่างขณะขับซึ่รถจักรยานยนต์จาก
รถคันหน้าขณะขับซึ่อยู่เสมอ ($\bar{X}=3.76$, S.D.=0.61) ตามลำดับ และพฤติกรรมกำรป้องกัน
อุบัติเหตุทางถนนที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด 3 ลำดับแรก ได้แก่ ข้อที่ 8 ท่านหลีกเลี่ยงการขับซึ่
รถจักรยานยนต์ โดยตัดหน้ารถคันอื่นอย่างกระชั้นชิด ($\bar{X}=2.75$, S.D.=1.35) รองลงมาคือข้อ
3 ท่านพกใบอนุญาตขับซึ่ เมื่อต้องขับรถจักรยานยนต์ ($\bar{X}=2.81$, S.D.=1.11) และข้อที่ 10 ท่าน
ขับซึ่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ($\bar{X}=3.00$, S.D.=1.19) ตามลำดับ

ตาราง 12 ระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของ
ประชาชนตำบลวาริชภูมิ อำเภวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร (n=345)

ระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน	จำนวน (คน)	ร้อยละ
ต่ำ (1.00 – 2.00 คะแนน)	0	0.00
ปานกลาง (2.01 – 3.00 คะแนน)	42	12.18
สูง (3.01 – 4.00 คะแนน)	303	87.82

จากตาราง 12 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลระดับระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ของประชาชนในตำบลวาริชภูมิ อำเภวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร จำนวน 345 คน พบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน อยู่ในระดับสูง จำนวน 303 คน คิดเป็นร้อยละ 87.82 รองลงมาคือกลุ่มที่มีระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ในระดับปานกลาง จำนวน 42 คน คิดเป็นร้อยละ 12.18

ผลการวิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ตาราง 13 การวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคลกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน โดยใช้สถิติสหสัมพันธ์ไคสแควร์ (n=345)

ข้อความ	พฤติกรรมกำรป้องกันอุบัติเหตุทางถนน				χ^2	p-value
	ปานกลาง		สูง			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
เพศ						
ชาย	12	3.48	106	30.72	0.862	0.683
หญิง	30	8.70	192	55.65		
เพศทงเลือก	0	0.00	5	1.45		
สถณภพสมรส						
โสด หมย/หยรรง/แยกกันอยู่	9	2.61	98	28.41	2.054	0.152
สมรส	33	9.57	205	59.41		

ตาราง 13 (ต่อ)

ข้อความ	พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน				χ^2	p-value
	ปานกลาง		สูง			
	จำนวน	ร้อยละ	จำนวน	ร้อยละ		
ระดับการศึกษา						
ประถมศึกษาหรือต่ำกว่า	21	6.09	118	34.20	2.172	0.338
มัธยมศึกษา	17	4.93	139	40.29		
อุดมศึกษา/อาชีวศึกษา	4	1.16	46	13.33		
อาชีพ						
ไม่มีงานประจำ	8	2.32	99	28.70	3.681	0.159
อาชีพอิสระ	31	8.98	178	51.59		
เจ้าหน้าที่รัฐ	3	0.87	26	7.54		
ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์						
น้อยกว่า 10 ปี	9	2.61	56	16.23	0.029	0.647
10 ปีขึ้นไป	33	9.57	247	71.59		
การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์						
มี	18	5.22	172	49.85	2.884	0.089
ไม่มี	24	6.96	131	37.97		
สภาพการใช้งานของรถจักรยานยนต์						
ดีมาก	17	4.93	139	40.29	0.434	0.510
ดี/พอใช้ได้	25	7.25	164	47.53		

* $p < 0.05$ ** $p < 0.01$

จากตาราง 13 ผลการพิจารณาปัจจัยส่วนบุคคลที่มีผลต่อพฤติกรรมกำรป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของกลุ่มตัวอย่าง พบว่า

เพศหญิงมีระดับพฤติกรรมกำรป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในระดับสูง จำนวน 192 คน คิดเป็นร้อยละ 55.65 ซึ่งมากกว่ากลุ่มตัวอย่างเพศชาย ที่มีพฤติกรรมกำรป้องกัน

อุบัติเหตุทางถนนในระดับสูง มีจำนวน 106 คน คิดเป็นร้อยละ 30.72 และเพศทางเลือก ที่มีพฤติกรรมป้องกันการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในระดับสูง จำนวน 5 คน คิดเป็นร้อยละ 1.45 ตามลำดับ

ปัจจัยด้านสถานภาพสมรส กลุ่มตัวอย่างที่มีสถานภาพสมรสคู่ มีพฤติกรรมป้องกันการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในระดับสูง คิดเป็นร้อยละ 59.41 ซึ่งสูงกว่ากลุ่มที่โสด หย่าร้าง หรือ แยกกันอยู่ ที่มีพฤติกรรมในระดับสูง ร้อยละ 28.41

ปัจจัยด้านระดับการศึกษา กลุ่มตัวอย่างที่มีระดับการศึกษาระดับมัธยมศึกษา มีพฤติกรรมในระดับสูงมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 40.29 รองลงมาคือกลุ่มที่มีระดับการศึกษา ประถมหรือต่ำกว่า ร้อยละ 34.20

ปัจจัยด้านอาชีพ กลุ่มที่ประกอบอาชีพอิสระมีพฤติกรรมป้องกันการป้องกันอุบัติเหตุในระดับสูงมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 51.59 มากกว่ากลุ่มที่ไม่มียานประจำ ร้อยละ 28.70 และ ข้าราชการ/เจ้าหน้าที่รัฐ ร้อยละ 7.50 ข้อมูล

ปัจจัยด้านประสบการณ์ขับขี่ กลุ่มตัวอย่างที่มีประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์มากกว่า 10 ปี มีพฤติกรรมป้องกันการป้องกันอุบัติเหตุในระดับสูงจำนวน 247 คน คิดเป็นร้อยละ 71.59 ซึ่งมากกว่ากลุ่มที่มีประสบการณ์น้อยกว่า 10 ปี ที่มีพฤติกรรมในระดับสูงจำนวน 56 คน คิดเป็นร้อยละ 16.23

ปัจจัยด้านการมีใบอนุญาตขับขี่ กลุ่มที่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์มีพฤติกรรมในระดับสูง จำนวน 172 คน คิดเป็นร้อยละ 49.86 ขณะที่กลุ่มที่ไม่มีใบอนุญาตขับขี่ มีพฤติกรรมในระดับสูง จำนวน 131 คน คิดเป็นร้อยละ 37.97

ปัจจัยด้านสภาพรถจักรยานยนต์ กลุ่มตัวอย่างที่ประเมินว่าสภาพรถของตนอยู่ในระดับดีมาก มีพฤติกรรมป้องกันการป้องกันอุบัติเหตุในระดับสูง จำนวน 139 คน คิดเป็นร้อยละ 40.29 ขณะที่กลุ่มที่ประเมินว่าสภาพรถอยู่ในระดับดี/พอใช้ มีพฤติกรรมในระดับสูง จำนวน 164 คน คิดเป็นร้อยละ 47.53

ผลการวิเคราะห์ความสัมพันธ์ระหว่าง เพศ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อาชีพ ประสบการณ์ขับขี่ การมีใบอนุญาตขับขี่ และสภาพการใช้งานของรถจักรยานยนต์ กับ พฤติกรรมการป้องกันการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ผลการทดสอบทางสถิติพบว่า ปัจจัยเหล่านี้ไม่พบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

ตาราง 14 ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์สเปียร์แมนระหว่างปัจจัยระดับบุคคล สภาพรถจักรยานยนต์ ปัจจัยด้านสภาพถนนและสิ่งแวดล้อม ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร การรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของประชาชน ตำบลวาริชภูมิ อำเภวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร (n=345)

ปัจจัย	ระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน		
	ค่าความสัมพันธ์ (r_s)	p-value	ระดับความสัมพันธ์
ข้อมูลทั่วไป			
อายุ	-0.109	0.044*	มีความสัมพันธ์ในระดับต่ำ
รายได้	0.110	0.040*	มีความสัมพันธ์ในระดับต่ำ
อายุการใช้งานรถจักรยานยนต์	0.003	0.958	ไม่มีความสัมพันธ์
ปัจจัยด้านสภาพถนนและสิ่งแวดล้อม	0.092	0.090	ไม่มีความสัมพันธ์
ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร	0.199	<0.001*	มีความสัมพันธ์ในระดับต่ำ
การรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน	0.146	0.007*	มีความสัมพันธ์ในระดับต่ำ

*p ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์สเปียร์แมนมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

จากตาราง 14 ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้แก่ อายุ มีความสัมพันธ์ในระดับต่ำกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของประชาชนตำบลวาริชภูมิ อำเภวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร ($r_s = -0.109$, $p < 0.05$) รายได้มีความสัมพันธ์ในระดับต่ำกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ($r_s = 0.110$, $p < 0.05$) ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร มีความสัมพันธ์ในระดับต่ำกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ($r_s = 0.199$, $p < 0.001$) และการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนมีความสัมพันธ์ในระดับต่ำกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน ($r_s = 0.146$, $p = 0.007$) ส่วนอายุการใช้งานรถจักรยานยนต์ และ ปัจจัยด้านสภาพถนนและสิ่งแวดล้อม ไม่พบความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

บทที่ 5

สรุปผล อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การวิจัยเรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ ในประชาชน ตำบลวาริชภูมิ อำเภовาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร สรุปผลตามลำดับ ดังนี้

1. สรุปผล
2. อภิปรายผล
3. ข้อเสนอแนะ

1. สรุปผล

ผลการวิจัย เรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ ในประชาชนตำบลวาริชภูมิ อำเภовาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร สรุปผล ดังนี้

1. ข้อมูลทั่วไป

กลุ่มตัวอย่างในการศึกษาครั้งนี้ จำนวน 345 คน ส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง จำนวน 222 คน คิดเป็นร้อยละ 64.35 อายุในระหว่าง 40-49 ปี มีจำนวนมากที่สุด จำนวน 134 คน คิดเป็นร้อยละ 38.84 คน คำนวณฐานอายุคือ 53 (Q: 46, 60) มีสถานภาพสมรส จำนวน 238 คน คิดเป็นร้อยละ 68.99 จบระดับประถมศึกษามากที่สุด จำนวน 125 คน คิดเป็นร้อยละ 36.22 ส่วนใหญ่ประกอบอาชีพเกษตรกร จำนวน 166 คน คิดเป็นร้อยละ 48.11 ค่ามัธยฐานรายได้เฉลี่ยต่อเดือนคือ 6,000 บาท (Q: 4,000, 8,750) ประสพการณ์ในการขับซิ่งรถจักรยานยนต์พบว่ากลุ่มตัวอย่าง มีประสบการณ์ขับซิ่งรถจักรยานยนต์มากกว่า 10 ปี จำนวน 280 คน คิดเป็นร้อยละ 81.16 มีใบอนุญาตขับซิ่งรถจักรยานยนต์ จำนวน 190 คน คิดเป็นร้อยละ 55.07 ไม่มีใบอนุญาตขับซิ่งรถจักรยานยนต์ จำนวน 155 คน คิดเป็นร้อยละ 44.93 มีหมวกกันน็อกเป็นของตนเองจำนวน 315 คน คิดเป็นร้อยละ 91.30 ในด้านสุขภาพ ส่วนใหญ่มีปัญหาปวดเข่ามากที่สุด จำนวน 82 คน คิดเป็นร้อยละ 23.77 รองลงมามีปัญหาสายตา การมองเห็นไม่ชัด จำนวน 78 คน คิดเป็นร้อยละ 22.61 และเป็นโรคเบาหวานจำนวน 56 คน คิดเป็นร้อยละ 16.23 ตามลำดับ

2. ปัจจัยด้านสภาพรถจักรยานยนต์

กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีอายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์อยู่ในช่วง 0-9 ปี มากที่สุด จำนวน 201 คน คิดเป็นร้อยละ 58.26 รองลงมาคืออายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์อยู่ในช่วง 10-19 ปี จำนวน 130 คน คิดเป็นร้อยละ 37.68 โดยอายุการใช้งานของรถจักรยานยนต์มีค่ามัธยฐานเท่ากับ 8 ปี (Q: 5, 10) ด้านสภาพการใช้งานของรถจักรยานยนต์พบว่ากลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่ประเมินว่าสภาพของตนเองอยู่ในระดับดีมาก (ไม่มีปัญหา ใช้งานได้ปกติทุกส่วนทั้งระบบเบรก ระบบไฟ ยาง กระบอก) จำนวน 156 คน คิดเป็นร้อยละ 45.22 และระดับดี จำนวน 144 คน คิดเป็นร้อยละ 41.74

3. ปัจจัยด้านสภาพถนนและสิ่งแวดล้อม

กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ สัญญาณไฟจราจรในบริเวณที่จำเป็นต้องทำงานได้ดี ($\bar{X}=2.49$, S.D.=0.62) รองลงมาคือ ป้ายจราจรและเครื่องหมายบนถนนมองเห็นได้ชัดเจน ($\bar{X}=2.47$, S.D.=0.62) ไฟส่องสว่างข้างทางเพียงพอในเวลากลางคืน ($\bar{X}=2.46$ S.D.=0.61) และการมีความกว้างของถนนหรือไหล่ทางที่เหมาะสมสำหรับการขับขี่ ($\bar{X}=2.41$, S.D.=0.56) สภาพแวดล้อมข้างถนนปลอดภัย (ไม่มีต้นไม้กีดขวางทัศนวิสัยดี) ($\bar{X}=2.39$, S.D.=0.61) การบำรุงรักษาพื้นถนนอย่างสม่ำเสมอ ($\bar{X}=2.36$, S.D.=0.57) ตามลำดับ นอกจากนี้ยังมีรายการที่อยู่ในระดับพอใช้ ได้แก่ สภาพพื้นผิวถนนเรียบและไม่มีหลุมบ่อ ($\bar{X}=2.31$, S.D.=0.51) การมีจุดเสี่ยงอุบัติเหตุ เช่น โค้งอันตราย ทางแคบ ($\bar{X}=2.28$, S.D.=0.69) และความสะอาดของถนน เช่น ไม่มีเศษหิน ดิน โคลน น้ำยางพารา ($\bar{X}=2.20$, S.D.=0.61) ตามลำดับ ในขณะที่รายการที่ได้รับคะแนนเฉลี่ยน้อยที่สุด คือ การมีสัตว์เลื้อย เช่น สุนัข แมว วัวควาย วิ่งตัดหน้ารถขณะขับขี่ ซึ่งมีค่า ($\bar{X}=1.95$, S.D.=0.68)

4. ด้านความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ข้อคำถามที่กลุ่มตัวอย่างตอบถูกมากที่สุด 3 อันดับแรกได้แก่ ข้อที่ 17 กฎหมายกำหนดให้รถจักรยานยนต์ที่วิ่งบนถนนต้องมีไฟหน้าและไฟท้ายที่สามารถใช้งานได้ มีผู้ตอบถูกต้องจำนวน 336 คน คิดเป็นร้อยละ 97.39 รองลงมาคือ ข้อที่ 3 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องหยุดรถให้คนข้ามถนนบริเวณทางม้าลายทุกครั้ง มีผู้ตอบถูกต้องจำนวน 335 คน คิดเป็นร้อยละ 97.10 และข้อที่ 1 ผู้ขับขี่และผู้โดยสารจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง มีผู้ตอบถูก 334 คน คิดเป็นร้อยละ 96.81 ตามลำดับ ส่วนข้อที่ตอบถูกน้อยที่สุด คือ ข้อที่ 11 ผู้ที่ร่างกายพิการแต่สามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ สามารถขอใบอนุญาตขับรถได้ มีผู้ตอบถูก 116 คน คิดเป็นร้อยละ 33.62 และข้อที่ 14 สัญญาณไฟจราจรสีเขียวหมายความว่าผู้ขับขี่สามารถไปต่อได้โดยไม่ต้องระวังสิ่งกีดขวาง มีผู้ตอบถูก 194 คน คิดเป็น

ร้อยละ 56.23 และข้อที่ 4 การจอตกรจักรยานยนต์ สามารถจอตบนทางเท้าสาธารณะได้ ผู้ตอบ ถูก 217 คน คิดเป็นร้อยละ 62.90 ตามลำดับ

5. ด้านการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ

กลุ่มตัวอย่างมีระดับการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนตามแบบแผนความเชื่อ ด้านสุขภาพอยู่ในระดับสูง ($\bar{X}=4.10$, $S.D.=0.74$)

ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุทางถนน กลุ่มตัวอย่างมีระดับ การรับรู้อยู่ในระดับสูงทุกข้อ โดยข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุดที่สุด คือ ข้อที่ 2 การไม่สวมหมวกนิรภัยขณะ ขับขี่อาจทำให้ได้รับบาดเจ็บรุนแรงหรือเสียชีวิตหากเกิดอุบัติเหตุ ($\bar{X}=4.83$, $S.D.=0.47$) รองลงมาคือ ข้อที่ 1 การขับขี่ด้วยความเร่งรีบหรือไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรเพิ่มโอกาสเสี่ยงต่อการ เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ($\bar{X}=4.80$, $S.D.=0.55$) และข้อที่ 3 ความเหนื่อยล้าหรือความประมาท จะเป็นการเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ($\bar{X}=4.74$, $S.D.=0.52$) ตามลำดับ

ด้านการรับรู้ความรุนแรงเกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน กลุ่มตัวอย่างมีการรับรู้อยู่ใน ระดับสูง ข้อที่มีค่าเฉลี่ยมากที่สุด คือ ข้อ 9 หากได้รับบาดเจ็บหรือพิการจากอุบัติเหตุ จะส่งผล กระทบต่อครอบครัว ทำให้เป็นภาระทางร่างกายและจิตใจต่อคนใกล้ชิด ($\bar{X}=4.67$, $S.D.=0.55$) ข้อที่ 6 หากเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อาจทำให้ได้รับบาดเจ็บรุนแรง พิการ หรือเสียชีวิต ($\bar{X}=4.66$, $S.D.=0.59$) ข้อที่ 10 หากเกิดอุบัติเหตุขึ้นกับตัวท่าน จะส่งผล กระทบต่อครอบครัว เช่น เกิดค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล ($\bar{X}=4.65$, $S.D.=0.56$) ข้อที่ 7 การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อาจทำให้ต้องรับโทษตามกฎหมาย เช่น ถูกปรับ หรือถูกดำเนินคดี ($\bar{X}=4.54$, $S.D.=0.66$) ตามลำดับ

ด้านการรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน กลุ่มตัวอย่างมีระดับการ รับรู้อยู่ในระดับสูง โดยข้อที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ ข้อที่ 11 การสวมหมวกกันน็อกขณะขับขี่ช่วยลด ความรุนแรงของการบาดเจ็บที่รุนแรงหากเกิดอุบัติเหตุ ($\bar{X}=4.77$, $S.D.=0.44$) รองลงมาคือ ข้อที่ 13 การปฏิบัติตามกฎจราจรและใช้สัญญาณไฟเลี้ยวอย่างถูกต้องจะลดความเสี่ยงในการชนจาก รถคันอื่น ($\bar{X}=4.68$, $S.D.=0.57$) และข้อที่ 14 การตรวจสอบอุปกรณ์รถก่อนขับขี่ เช่น ระบบ เบรก ไฟส่องสว่าง และลมยาง สามารถช่วยป้องกันอุบัติเหตุจากรถเสียหายทันที ($\bar{X}=4.66$, $S.D.=0.54$) ตามลำดับ

ด้านการรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน พบว่า พบว่า ข้อที่มี ค่าเฉลี่ยต่ำสุดคือ ข้อที่ 17 การสวมหมวกนิรภัยทำให้รู้สึกไม่สะดวกสบายเมื่อขับขี่ รถจักรยานยนต์ เช่น รู้สึกร้อน อึดอัด หรือไม่สะดวกในการพกพา ($\bar{X}=2.25$, $S.D.=1.03$) รองลงมาคือ ข้อที่ 18 ความเร่งรีบในการเดินทาง ทำให้ขับรถเร็วเกินกำหนด หรือฝ่าสัญญาณ

ไฟแดง ($\bar{X}=2.30$, $S.D.=1.15$) ข้อที่ 16 การตรวจสอบสภาพรถก่อนขับขี่ ทำให้เสียเวลา และอาจมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมในการซ่อมบำรุง ($\bar{X}=2.43$, $S.D.=1.15$) ข้อที่ 20 อุบัติเหตุเป็นเรื่องของโชคชะตาหรือสิ่งที่เลี่ยงไม่ได้ ($\bar{X}=2.34$, $S.D.=1.10$) ตามลำดับ

6. ด้านพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน

จากการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนโดยรวมอยู่ในระดับสูง ($\bar{X}=3.47$ $S.D.=0.79$) เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนที่มีค่าเฉลี่ยสูงสุด 3 ลำดับแรก คือ ข้อที่ 20 ท่านลดความเร็วเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ผ่านบริเวณโรงเรียนหรือสถานศึกษา ($\bar{X}=3.86$, $S.D.=0.47$) รองลงมาคือ ข้อที่ 7 ท่านขับขี่อย่างระมัดระวังเมื่อเข้าสู่ถนนที่มีการซ่อมแซมหรือปรับปรุง ($\bar{X}=3.76$, $S.D.=0.55$) และข้อที่ 18 ท่านเว้นระยะห่างขณะขับขี่รถจักรยานยนต์จากรถคันหน้าขณะขับขี่อยู่เสมอ ($\bar{X}=3.76$, $S.D.=0.61$) ตามลำดับ และพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนที่มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด 3 ลำดับแรก ได้แก่ ข้อที่ 8 ท่านหลีกเลี่ยงการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยตัดหน้ารถคันอื่นอย่างกระชั้นชิด ($\bar{X}=2.75$, $S.D.=1.35$) รองลงมาคือข้อ 3 ท่านพกใบอนุญาตขับขี่ เมื่อต้องขับขี่รถจักรยานยนต์ ($\bar{X}=2.81$, $S.D.=1.11$) และข้อที่ 10 ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด ($\bar{X}=3.00$, $S.D.=1.19$) ตามลำดับ

7. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของประชาชนตำบลวาริชภูมิ อำเภวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร

ปัจจัยส่วนบุคคลได้แก่ เพศ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อาชีพ ประสบการณ์ขับขี่ การมีใบอนุญาตขับขี่ สภาพการใช้งานของรถจักรยานยนต์ ผลการทดสอบทางสถิติพบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

อายุ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของประชาชนตำบลวาริชภูมิ อำเภวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r_s=-0.109$, $p<0.05$)

รายได้มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของประชาชนตำบลวาริชภูมิ อำเภวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r_s=0.110$, $p<0.05$)

อายุการใช้งานรถจักรยานยนต์ และปัจจัยด้านสภาพถนนและสิ่งแวดล้อม ไม่พบความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของประชาชนตำบลวาริชภูมิ อำเภวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r_s=0.199$, $p<0.001$)

การรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของประชาชนตำบลวาริชภูมิ อำเภวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ($r_s=0.146$, $p=0.007$)

2. อภิปรายผล

ในการวิจัยเรื่อง ปัจจัยปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในประชาชนตำบลวาริชภูมิ อำเภวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร ผลการวิเคราะห์ข้อมูลผู้วิจัยขอเสนอการอภิปรายผลในประเด็นสำคัญ ดังนี้

1. พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
ในประชาชนตำบลวาริชภูมิ อำเภวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร

จากผลการศึกษา พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับสูง แสดงให้เห็นว่า ประชาชนในตำบลวาริชภูมิ มีความตระหนักและให้ความสำคัญกับพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการขับขี่ พฤติกรรมที่พบว่ามีค่าเฉลี่ยสูงสุด คือ การลดความเร็วเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ผ่านบริเวณโรงเรียนหรือสถานศึกษา รองลงมาคือการขับขี่อย่างระมัดระวังเมื่อเข้าสู่ถนนที่มีการซ่อมแซมหรือปรับปรุง การเว้นระยะห่างขณะขับขี่จากรถคันหน้า ซึ่งสะท้อนพฤติกรรมที่เน้นการป้องกันอุบัติเหตุผ่านการชะลอความเร็วและการคาดการณ์ความเสี่ยงล่วงหน้า ซึ่งเป็นพฤติกรรมที่ดีและควรส่งเสริม เพราะการขับขี่ด้วยความเร็ว เมาแล้วขับ และการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เป็นพฤติกรรมเสี่ยงที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ (ภาวิณี เอี่ยมตระกูล และคณะ, 2564) สอดคล้องกับผลการศึกษาของโสพรรณ โพทะยะ และคณะ (2565) ที่พบว่าผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร มีพฤติกรรมสวมหมวกนิรภัย ขับขี่อย่างระมัดระวัง และตรวจสภาพรถยนต์อย่างสม่ำเสมอ มีพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุอยู่ในระดับดีมาก โดยเฉพาะการขับขี่ด้วยความระมัดระวัง ซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญในการลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ นอกจากนี้ การที่กลุ่มตัวอย่างมีพฤติกรรมเว้นระยะห่างจากรถคันหน้าอย่างสม่ำเสมอ สอดคล้องกับงานวิจัยของ จตุภพ ดิษผล (2564) ที่เสนอว่าการขับขี่อย่างปลอดภัยต้องอาศัยการบริหารจัดการยานพาหนะและการใช้ถนนอย่างมีประสิทธิภาพ ซึ่งปัจจัยเหล่านี้มีอิทธิพลอย่างมีนัยสำคัญ

ต่อการลดการเกิดอุบัติเหตุ การเว้นระยะห่างถือเป็นการบริหารความเสี่ยงเบื้องต้นที่มีประสิทธิผล ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการเบรกระงับหรือการเปลี่ยนทิศทางการกะทันหัน จากการเปรียบเทียบกับงานวิจัยอื่น ๆ ยังพบว่า ประชาชนมีพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย เช่น การลดความเร็วในเขตโรงเรียนหรือพื้นที่เสี่ยง มีแนวโน้มลดอุบัติเหตุได้อย่างมีนัยสำคัญ เบญจมาศ ทองสิมา และคณะ (2563) ที่ศึกษาในกลุ่มผู้สูงอายุและพบว่า การส่งเสริมให้ผู้ขับขี่ลดความเร็วในชุมชนช่วยลดอัตราการเกิดอุบัติเหตุลงร้อยละ 56.4 หลังติดตามหนึ่งปี อย่างไรก็ตาม เมื่อเปรียบเทียบกับงานวิจัยของ ภูมิพัฒน์ ล้นเหลือ และเลิศชัย เจริญธัญรักษ์ (2565) ที่ศึกษาความชุกและปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากรถจักรยานยนต์ในนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย อายุ 16-18 ปี อำเภอกุฉินารายณ์ จังหวัดชัยภูมิ ผลการศึกษาพบว่า ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ได้แก่ การขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง การโดยสารรถจักรยานยนต์เกิน 2 คน และการใช้รถจักรยานยนต์ที่ไม่มีกระจกมองข้าง หรือกระจกมองข้างชำรุด โดยพบว่าผู้ที่มีพฤติกรรมเสี่ยงดังกล่าวมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุสูงกว่าผู้ที่ไม่มีความเสี่ยงอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ นอกจากนี้ ลักษณะการเกิดอุบัติเหตุที่พบมากที่สุดคือ การล้มเองจากการขับขี่ ซึ่งมักเกิดจากการขาดความระมัดระวังในการใช้รถจักรยานยนต์ของวัยรุ่น ซึ่งแตกต่างจากการศึกษาในครั้งนี้ กลุ่มตัวอย่างเป็นวัยทำงาน ที่มีอายุในช่วง 40-70 ปี ซึ่งเป็นวัยที่มีวุฒิภาวะ รวมทั้งมีประสบการณ์ในการขับขี่ส่วนใหญ่มากกว่า 10 ปีขึ้นไป อีกทั้งยังคุ้นชินกับสภาพถนนและสิ่งแวดล้อมในการขับขี่ ทำให้มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุอยู่ในระดับสูง

2. ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในประชาชนตำบลวาริชภูมิ อำเภวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร

2.1 ความสัมพันธ์ระหว่างอายุกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในประชาชนตำบลวาริชภูมิ อำเภวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร

ผลการวิจัยพบว่า อายุมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ซึ่งผู้ที่มีอายุน้อยกว่าจะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุที่ดีกว่าผู้ที่มีอายุมากกว่า ในการศึกษาครั้งนี้ กลุ่มตัวอย่างมีอายุอยู่ระหว่าง 40-70 ปี อายุเฉลี่ย 53 ปี กำลังเข้าสู่วัยผู้ใหญ่ตอนปลายและเข้าสู่วัยผู้สูงอายุ ข้อมูลด้านสุขภาพของกลุ่มตัวอย่างยังพบว่า มีปัญหาสุขภาพในเรื่องการปวดขา ปัญหาสายตา คิดเป็น 1 ใน 5 ของกลุ่มตัวอย่างทั้งหมด ช่วงวัย 50-70 ปี มักพบโรคประจำตัวและข้อจำกัดทางกายภาพ เช่น สายตาพร่ามัว การเคลื่อนไหวลำบาก หรือการทรงตัวลดลง (อมรา รักษาสัตย์ และ วิไลวรรณ ทรงศิริ, 2563) ปัจจัยสุขภาพเหล่านี้ อาจเป็นอุปสรรคต่อการขับขี่อย่างปลอดภัย เช่น ทำให้การ

มองเห็นป้ายจราจรไม่ชัดเจน การตอบสนองต่อสถานการณ์ฉุกเฉินช้าลง Anstey et al. (2019) ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างความเสื่อมทางการรู้คิดกับพฤติกรรมการขับขี่ในผู้สูงอายุไทยและออสเตรเลีย จำนวน 526 คน โดยใช้แบบทดสอบ Montreal Cognitive Assessment (MoCA) และการจำลองสถานการณ์การขับขี่ พบว่า ความสามารถในการทำงานของสมองส่วนหน้า (Executive Function) ($r=0.65$, $p<0.001$) และความเร็วในการประมวลผล (Processing Speed) ($r=0.58$, $p<0.001$) มีความสัมพันธ์สูงกับการตัดสินใจในสถานการณ์เสี่ยง โดยผู้ที่มีคะแนน MoCA ต่ำกว่า 23 มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุสูงกว่า 3.2 เท่า และข้อจำกัดด้านสุขภาพส่งผลทำให้หลีกเลี่ยงพฤติกรรมบางอย่าง เช่น การตรวจสอบสภาพรถหรือการใช้หมวกนิรภัย และอาจเพิ่มความเสี่ยงต่ออุบัติเหตุ ซึ่งการศึกษาครั้งนี้ พบกลุ่มตัวอย่างเกือบครึ่งมีพฤติกรรมเสี่ยงด้านการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด และหนึ่งในสามมีการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยตัดหนักรถคันอื่นอย่างกระชั้นชิด

ผลการศึกษานี้สอดคล้องกับงานวิจัยของศูนย์วิจัยเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ThaiRAP 2014) ที่พบว่า ผู้ขับขี่ที่มีโรคประจำตัว เช่น ความดันโลหิตสูง เบาหวาน หรืออาการปวดเมื่อยเรื้อรัง มีพฤติกรรมด้านความปลอดภัยในการขับขี่ต่ำกว่ากลุ่มที่มีสุขภาพดีอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ เช่นเดียวกับรายงานของกรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข ซึ่งระบุว่า กลุ่มผู้สูงอายุที่มีภาวะสุขภาพเสื่อมถอยมีแนวโน้มเกิดอุบัติเหตุรุนแรงสูงกว่ากลุ่มวัยอื่น (กรมควบคุมโรค, 2023) และผลการศึกษาของ นิติพัฒน์ วงศ์ศิริ และคณะ (2562) ที่ศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และพบว่า กลุ่มผู้สูงอายุมีแนวโน้มในการละเลยการสวมหมวกนิรภัยมากกว่ากลุ่มวัยหนุ่มสาว โดยเฉพาะในพื้นที่ชนบท ทั้งนี้อาจเป็นเพราะกลุ่มผู้สูงอายุมีความเคยชินกับการขับขี่แบบเดิม มีทัศนคติว่าการขับขี่ในระยะทางไกลๆ ไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัย และอาจมีข้อจำกัดทางกายภาพในการสวมใส่อุปกรณ์ป้องกัน นอกจากนี้ ยังสอดคล้องกับงานวิจัยของ สำนักงานกองทุนสนับสนุนการส่งเสริมสุขภาพ (2563) ที่พบว่า กลุ่มผู้สูงอายุมักประเมินความเสี่ยงในการขับขี่ต่ำกว่าความเป็นจริง โดยเฉพาะในกรณีที่ขับขี่ในเส้นทางคุ้นเคยในชุมชน

2.2 ความสัมพันธ์ระหว่างรายได้กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในประชาชนตำบลวาริชภูมิ อำเภวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร

ผลการวิจัยพบว่า รายได้มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ซึ่งรายได้เฉลี่ยต่อเดือนของกลุ่มตัวอย่างคือ 6,000 บาท ซึ่งผู้ที่มีรายได้สูงกว่าจะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุที่ดีกว่าผู้ที่มีรายได้น้อยกว่า และมีความสามารถในการจัดหาอุปกรณ์ป้องกันที่มีคุณภาพ ซึ่งสอดคล้องกับกลุ่มที่มีรายได้

สูงกว่า เช่นเดียวกับการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ก่อนขับขี่ เช่น ระบบเบรก ไฟส่องสว่าง ไฟเลี้ยว พบว่าค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับสูง และผู้ที่มีรายได้สูงมักสามารถจัดสรรงบประมาณในการบำรุงรักษารถจักรยานยนต์ เช่น เปลี่ยนอะไหล่ ตรวจสอบสภาพ หรือซ่อมแซมได้อย่างสม่ำเสมอ ซึ่งเป็นพฤติกรรมที่ช่วยลดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ ในทางตรงกันข้าม กลุ่มตัวอย่างที่มีรายได้น้อยอาจละเลยพฤติกรรมเหล่านี้เนื่องจากข้อจำกัดด้านเศรษฐกิจ เช่น ไม่มีงบประมาณในการซื้อหมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน หรือหลีกเลี่ยงการนำรถเข้าศูนย์เพื่อตรวจเช็คสภาพเนื่องจากค่าใช้จ่าย ผลการศึกษานี้สอดคล้องกับงานวิจัยของ พิมพ์ลดา อนันต์สิริเกษม (2564) ที่พบว่าปัจจัยด้านเศรษฐกิจมีผลต่อการตัดสินใจซื้ออุปกรณ์ป้องกันและพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ เนื่องจากผู้ที่มีรายได้สูงมีกำลังซื้อในการจัดหาอุปกรณ์ป้องกันที่มีคุณภาพ เช่น หมวกนิรภัยที่ได้มาตรฐาน เสื้อผ้าที่เหมาะสมสำหรับการขับขี่ รวมถึงมีความสามารถในการบำรุงรักษารถจักรยานยนต์ให้อยู่ในสภาพพร้อมใช้งานและปลอดภัย นอกจากนี้ เกวลิน วรสาร และคณะ (2563) ได้ศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยทางเศรษฐกิจสังคมกับอุบัติเหตุทางถนนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ และพบว่า รายได้เป็นตัวแปรสำคัญที่ทำนายการเข้าถึงความรู้และการปฏิบัติตามกฎจราจร โดยกลุ่มผู้ที่มีรายได้น้อยมักขาดโอกาสในการเข้าถึงความรู้ด้านความปลอดภัยทางถนนและมีข้อจำกัดในการจัดหาอุปกรณ์ป้องกันที่เหมาะสม

2.3 ความสัมพันธ์ระหว่างความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในประชาชนตำบลวาริชภูมิ อำเภวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร

ผลการวิจัยพบว่า ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ซึ่งกลุ่มตัวอย่างมากกว่า 2 ใน 3 มีระดับความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรในระดับสูง เมื่อพิจารณารายข้อ เช่น การสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่ว่าจะเดินทางใกล้หรือทางไกล การขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความระมัดระวัง เมื่อต้องขับผ่านทางแยกที่มีการจราจรหนาแน่น การปฏิบัติตามป้ายจราจร เช่น ป้ายหยุด ป้ายเตือนทางโค้ง การไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์ย้อนศร แม้ในระยะทางสั้น ๆ การหลีกเลี่ยงการขับขี่รถจักรยานยนต์ใกล้กับรถบรรทุกขนาดใหญ่ การลดความเร็วเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ผ่านบริเวณโรงเรียนหรือสถานศึกษา ข้อมูลข้างต้นสะท้อนว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีพฤติกรรมที่สอดคล้องกับกฎหมายจราจร และแสดงถึงความเข้าใจในมาตรการด้านความปลอดภัย เช่น การเคารพป้ายจราจร การขับในช่องทางที่กำหนด และการลดความเร็วในพื้นที่เสี่ยง ซึ่งเป็นผลมาจากการมีความรู้หรือประสบการณ์เกี่ยวกับกฎหมายจราจรโดยตรง นอกจากนี้ ยังพบว่า ในข้อที่เกี่ยวข้องกับการดื่มเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เช่น การหลีกเลี่ยงการขับขี่รถจักรยานยนต์หลังดื่มแอลกอฮอล์

ก็มีคะแนนเฉลี่ยอยู่ในระดับสูง สะท้อนถึงความเข้าใจต่อข้อห้ามที่มีผลต่อความปลอดภัยของตนเองและผู้อื่น ผู้ที่มีความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจรในระดับสูงจะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุที่ดีกว่าผู้ที่มีความรู้ในระดับต่ำกว่า ซึ่งสะท้อนให้เห็นถึงการได้รับข้อมูล ความเข้าใจ และการรับรู้เกี่ยวกับสิทธิ หน้าที่ และข้อปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างถูกต้อง และประเด็นที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถใช้ถนน เช่น การสวมหมวกนิรภัย การขับด้วยความเร็วที่เหมาะสม การใช้สัญญาณไฟเลี้ยว และการหยุดรถบริเวณทางข้ามหรือสัญญาณจราจร การที่ประชาชนมีความรู้ด้านกฎหมายจราจรในระดับสูง เป็นปัจจัยที่สนับสนุนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนได้อย่างมีประสิทธิภาพ ผลการวิจัยนี้สอดคล้องกับงานวิจัยของ นภาพร ไชยคำ (2563) ซึ่งศึกษาความรู้และพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายในจังหวัดเชียงใหม่ พบว่า ผู้ที่มีความรู้ด้านกฎหมายจราจรในระดับสูง มักมีแนวโน้มแสดงพฤติกรรมการใช้รถที่ปลอดภัยและปฏิบัติตามกฎหมายมากกว่ากลุ่มที่มีความรู้ต่ำ เช่นเดียวกับงานวิจัยของ สุพัตรา ทองงาม (2561) ที่รายงานว่าความรู้เกี่ยวกับกฎหมายมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญ โดยเฉพาะในกลุ่มวัยทำงานที่ใช้รถจักรยานยนต์ในชีวิตประจำวัน

2.4 ความสัมพันธ์ระหว่างการรับรู้ตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ ในประชาชนตำบลวาริชภูมิ อำเภวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร

ผลการวิจัยพบว่า การรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ กลุ่มตัวอย่างส่วนใหญ่มีระดับการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนนในด้านต่าง ๆ ได้แก่ ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง และการรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ อยู่ในระดับสูง ในด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุทางถนน ในเรื่องการตระหนักว่าการไม่สวมหมวกกันน็อกอาจทำให้ได้รับบาดเจ็บรุนแรงหรือเสียชีวิต การเชื่อว่าการขับเร็วเพิ่มโอกาสเกิดอุบัติเหตุ กลุ่มตัวอย่างตอบเห็นด้วยอย่างยิ่งเป็นสัดส่วนสูงมาก ซึ่งสอดคล้องกับพฤติกรรม เช่น ท่านสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งเมื่อขับขี่ไม่ว่าจะใกล้หรือไกล และท่านลดความเร็วเมื่อขับขี่ผ่านโรงเรียนหรือสถานศึกษา ในด้านการรับรู้ความรุนแรง ก็พบว่า ผู้ที่รับรู้ว่าการขับขี่อาจทำให้บาดเจ็บรุนแรงหรือส่งผลกระทบต่อครอบครัว มีแนวโน้มปฏิบัติเพื่อหลีกเลี่ยงความเสี่ยงเหล่านั้น เช่น หลีกเลี่ยงการขับซิ่งในขณะเจ็บป่วยหรือไม่สบาย หรือไม่ฝ่าสัญญาณไฟแดง ด้านการรับรู้ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน กลุ่มตัวอย่างเชื่อว่าการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรมีผลต่อการลดอุบัติเหตุ เช่น เชื่อว่าการใช้สัญญาณไฟเลี้ยวช่วยลดความเสี่ยงในการชน ซึ่งสะท้อนผ่านพฤติกรรมเช่น การไม่ขับซิ่งย้อนศรย้อนศรและ

การเว้นระยะห่างขณะขับขี่ ด้านการรับรู้อุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ยในระดับต่ำ ซึ่งเป็นข้อคำถามเชิงลบ คือกลุ่มตัวอย่างไม่ได้มองว่า ความรู้สึกไม่สะดวกเมื่อต้องสวมหมวกนิรภัย หรือความเร่งรีบที่ทำให้ขับรถเร็วเกินกำหนด เป็นอุปสรรคในการป้องกันอุบัติเหตุ ซึ่งเกิดจากการตระหนักถึงผลกระทบและประโยชน์ของพฤติกรรมปลอดภัยที่เหนือกว่าอุปสรรคเหล่านั้น ผลการศึกษานี้สอดคล้องกับงานวิจัยของ วรณา อิมจิตต์ และ คณะ (2562) ที่พบว่าการรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง การรับรู้ประโยชน์ และการรับรู้อุปสรรค มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ในกลุ่มนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย เช่นเดียวกับการศึกษาของ วิลลีย์ อาษาไชย (2566) ที่ระบุว่าการรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรง และการรับรู้ผลประโยชน์ มีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในตำบลหนองหญ้าไซ จังหวัดอุตรธานี ทั้งนี้ การอธิบายผลภายใต้กรอบแนวคิดแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ (Health Belief Model: HBM) สามารถชี้ให้เห็นว่า การที่ประชาชนมีการรับรู้โอกาสเสี่ยงและความรุนแรงในระดับสูง ร่วมกับการประเมินว่าผลประโยชน์ของการปฏิบัติตนปลอดภัยมีมากกว่าต้นทุนหรืออุปสรรค ส่งผลให้เกิดพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุอย่างยั่งยืน ทั้งนี้ปัจจัยเสริมจากสิ่งชักนำภายนอก เช่น การบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มงวด หรือการรณรงค์อย่างต่อเนื่อง ก็มีบทบาทในการกระตุ้นให้เกิดการปฏิบัติตามพฤติกรรมปลอดภัยมากขึ้น

3. ปัจจัยที่ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในประชาชนตำบลวาริชภูมิ อำเภวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร

ผลการวิจัยพบว่า เพศ สถานภาพสมรส ระดับการศึกษา อาชีพ ประสบการณ์ขับขี่ การมีใบอนุญาตขับขี่ สภาพการใช้งานของรถจักรยานยนต์ อายุการใช้งานรถจักรยานยนต์ และปัจจัยด้านสภาพถนนและสิ่งแวดล้อม ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ผลดังกล่าวชี้ให้เห็นว่า พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุไม่ได้ขึ้นอยู่กับปัจจัยพื้นฐานของบุคคลหรือสภาพแวดล้อมเพียงอย่างเดียว แต่อาจได้รับอิทธิพลมากจากปัจจัยภายใน เช่น ความรู้ ความตระหนักรู้ และแรงจูงใจภายใน ซึ่งเป็นองค์ประกอบสำคัญตามแนวคิดแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ (Health Belief Model: HBM) สอดคล้องกับการศึกษาของ ศิริพร กาญจนวาส (2564) ซึ่งพบว่า ปัจจัยด้านบุคลิกภาพและสถานภาพทางสังคมไม่มีผลต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่ในเขตเมือง ในขณะที่ความรู้ ความเข้าใจ และการรับรู้เกี่ยวกับความเสี่ยงมีความสัมพันธ์อย่างมีนัยสำคัญกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ เช่นเดียวกับงานวิจัยของ ปุณิกา ชัยบุตร (2563) ที่ชี้ว่า การมีใบขับขี่หรือประสบการณ์

ข้อนี้มาเป็นเวลานาน ไม่สามารถรับประกันว่าข้อข้อจะมีพฤติกรรมที่ปลอดภัย หากขาดความเข้าใจในผลกระทบของอุบัติเหตุ และไม่ตระหนักถึงความสำคัญของการป้องกันอุบัติเหตุ ดังนั้น การส่งเสริมพฤติกรรมด้านความปลอดภัยควรมุ่งเน้นไปที่การพัฒนาความรู้ ทักษะ และแรงจูงใจ มากกว่าการจำแนกกลุ่มตามคุณลักษณะพื้นฐานของประชากรเพียงอย่างเดียว ผลการศึกษานี้แตกต่างจากงานวิจัยของ ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย (2564) ที่พบว่าเพศชายมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าเพศหญิง และผู้ที่มีประสบการณ์ขับขี่น้อยกว่า 5 ปี มีความเสี่ยงสูงกว่าผู้ที่มีประสบการณ์มากกว่า อย่างไรก็ตาม ผลการศึกษานี้สอดคล้องกับงานวิจัยของ สมศักดิ์ อัมพวันวงศ์ (2563) ที่พบว่า ในพื้นที่ชนบทที่มีการจราจรไม่หนาแน่น ปัจจัยด้านเพศและประสบการณ์ขับขี่อาจไม่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุมากนัก เนื่องจากผู้ขับขี่ในชนบทมักใช้ความเร็วต่ำและมีความคุ้นเคยกับเส้นทาง การที่ปัจจัยด้านสภาพถนนและสิ่งแวดล้อมไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ อาจเนื่องมาจากพื้นที่ศึกษามีสภาพถนนและสิ่งแวดล้อมที่ไม่แตกต่างกันมากนัก ทำให้ไม่เห็นความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญ สอดคล้องกับงานวิจัยของ พรทิพย์ วชิรติลล (2562) พบว่าในชุมชนชนบทภาคเหนือ ปัจจัยด้านสภาพถนนและสิ่งแวดล้อมไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญ

3. ข้อเสนอแนะ

1. ข้อเสนอแนะจากผลการวิจัย

ผู้วิจัยขอเสนอแนะปฏิบัติ ดังนี้

- 1.1 ควรมีการปรับปรุงสภาพพื้นผิวถนนที่เป็นจุดเสี่ยงทำให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น การซ่อมแซมหลุมบ่อและการปรับปรุงความเรียบของผิวถนน สภาพแวดล้อมสิ่งกีดขวางที่ส่งผลต่อการขับขี่ และการควบคุมสัตว์เลี้ยงไม่ให้อยู่บนถนน
- 1.2 ควรมีการจัดอบรมหรือให้ความรู้ที่เน้นเจาะจงในเรื่องที่ยังขาดความเข้าใจ เช่น ประเด็นเกี่ยวกับสิทธิของผู้พิการในการขอใบขับขี่ ความหมายของสัญญาณไฟจราจรสีเขียว การจอดรถบนทางเท้า
- 1.3 ควรมีมาตรการช่วยเหลือผู้มีรายได้น้อยในการจัดหาอุปกรณ์ป้องกันอุบัติเหตุที่มีคุณภาพ เช่น การแจกจ่ายหมวกนิรภัยฟรีหรือในราคาถูก
- 1.4 ควรมีการจัดโครงการรณรงค์ความปลอดภัยทางถนนที่มุ่งเน้นกลุ่มผู้สูงอายุเป็นพิเศษ เนื่องจากเป็นกลุ่มที่มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุที่ต่ำกว่ากลุ่มผู้ที่มีอายุน้อย

1.5 องค์การภาครัฐและหน่วยงานที่เกี่ยวข้องควรมีการจัดโครงการเชิงรุกในระดับชุมชนในการอำนวยความสะดวกในกระบวนการขอรับใบอนุญาตขับขี่ เช่น การจัดอบรมในพื้นที่ห่างไกล การลดค่าใช้จ่ายในการอบรม หรือการประสานงานระหว่างท้องถิ่นกับสำนักงานขนส่งจังหวัด เพื่อเพิ่มโอกาสในการเข้าถึงบริการทำใบขับขี่อย่างทั่วถึง

1.6 ควรมีการดำเนินการประสานหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ออกหน่วยบริการตรวจเช็คสภาพรถจักรยานยนต์ในชุมชนอย่างต่อเนื่อง เพื่อส่งเสริมและสนับสนุนให้ประชาชนตระหนักถึงความสำคัญของการบำรุงรักษายานพาหนะ

2. ข้อเสนอแนะเพื่อการวิจัยในครั้งต่อไป

ผู้วิจัยขอแนะนำเสนอแนวปฏิบัติ ดังนี้

2.1 ควรดำเนินการวิจัยที่เจาะจงมากขึ้นเกี่ยวกับผลกระทบของระดับรายได้ต่อการเข้าถึงอุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัย เช่น หมวกนิรภัยมาตรฐาน การบำรุงรักษารถจักรยานยนต์ และการเข้ารับการตรวจเช็คสภาพรถ โดยเฉพาะในกลุ่มประชาชนที่มีรายได้ต่ำ เพื่อพัฒนามาตรการสนับสนุนหรือโครงการช่วยเหลือที่เหมาะสมกับสภาพเศรษฐกิจของแต่ละกลุ่มเป้าหมาย

2.2 ควรมีการศึกษาเพิ่มเติมเกี่ยวกับผลของอายุที่มีต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในเชิงลึก โดยเปรียบเทียบระหว่างกลุ่มอายุต่าง ๆ เช่น เยาวชน วัยทำงาน และผู้สูงอายุ เพื่อวิเคราะห์แนวโน้มพฤติกรรมเฉพาะกลุ่ม และหาแนวทางการออกแบบกิจกรรมส่งเสริมความปลอดภัยที่เหมาะสมกับแต่ละช่วงวัย

2.3 ควรมีการศึกษาเปรียบเทียบในพื้นที่ที่มีลักษณะต่างกัน การศึกษาระหว่างพื้นที่เมือง กึ่งเมือง และชนบท จะช่วยให้เข้าใจว่าปัจจัยใดมีความแตกต่างกันในแต่ละบริบท และสามารถออกแบบมาตรการที่เหมาะสมกับสภาพสังคมและภูมิศาสตร์เฉพาะพื้นที่ได้

2.4 ควรมีการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างสุขภาพร่างกายกับพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย การมีปัญหสุขภาพ เช่น การมองเห็นไม่ชัด ปวดข้อ โรคเรื้อรัง อาจส่งผลต่อการตอบสนองและการควบคุมรถ ควรมีการศึกษาเพิ่มเติมว่าปัจจัยเหล่านี้ส่งผลต่อความเสี่ยงอุบัติเหตุอย่างไร และควรจัดมาตรการดูแลเฉพาะกลุ่มหรือไม่

บรรณานุกรม

- กรมควบคุมโรค. (2566). รายงานสถานการณ์การเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน ปี 2566.
<https://ddc.moph.go.th/uploads/publish/1574320240527035843.pdf>
- _____. (2567). รายงานสถานการณ์การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนของประเทศไทย พ.ศ. 2565. <https://www.ddc.moph.go.th/uploads/publish/1587620240712091713.pdf>
- _____. (2567). แผนการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2565-2570.
<https://ddc.moph.go.th/uploads/publish/1574320240527035843.pdf>
- กรมควบคุมมลพิษ. (2562). รายงานสถานการณ์ฝุ่นละออง PM2.5 ปี 2562.
https://www.pcd.go.th/wp-content/uploads/2020/12/pcdnew-2020-12-22_03-23-49_764771.pdf
- กรมทางหลวง. (2565). คู่มือความปลอดภัยทางถนนสำหรับผู้ใช้ทางหลวง. กระทรวงคมนาคม.
https://bhs.doh.go.th/files/standard_group/manual1.pdf
- กองสุक्षศึกษา สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข. (2552). แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ.
<https://www.bph.moph.go.th/wp-content/uploads/2019/10/.pdf>
- กรพันธ์ ลีลาวิวัฒน์. (2550). ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุซ้ำซ้อน
รถจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับมัธยมศึกษา. วิทยานิพนธ์ พ.ม. นครปฐม:
มหาวิทยาลัยคริสเตียน.
- เกวลิณ วรสาร, ชญานิน ก้าวสัมพันธ์ และ วิมล บ้านพวน. (2563). ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัย
ทางเศรษฐกิจสังคมกับอุบัติเหตุทางถนนในภาคตะวันออกเฉียงเหนือ.
วารสารวิชาการ มหาวิทยาลัยขอนแก่น, 18(2), 112-125.
- กฤษณะ สุภาวะ, นำพร อินสิน, พิชิต ชวนงูเหลือม, พูลทรัพย์ โพนสิงห์ และ กัญชรส วังมุข.
(2567). ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเสียชีวิตและการทำนายรูปแบบการเสียชีวิตจาก
อุบัติเหตุจราจรทางถนนในพื้นที่เขตสุขภาพที่ 8. *วารสารสาธารณสุขล้านนา*, 19(2),
129-141.
- จินตนา สุวรรณรัตน์ และ อีพร วุฒยวนิช. (2564). ทักษะการรับรู้ความสามารถตนเอง
และพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัยในผู้สูงอายุ. *วารสารสุขภาพจิต*, 17(2), 45-58.
- จตุภพ ดิษผล. (2564). ปัจจัยที่ส่งผลต่อการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของประชาชนในเขตอำเภอ
สว่างอารมณ์ จังหวัดอุทัยธานี. *วารสารการวิจัยเพื่อพัฒนาชุมชน*, 19(2), 115-127.

- จินดาพร ศิลาทอง. (2553). *การประยุกต์ใช้แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพกับพฤติกรรมการป้องกันโรคความดันโลหิตสูงของประชาชนในเขตเทศบาลตำบลหนองหญ้าไซ จังหวัดสุพรรณบุรี*. วิทยานิพนธ์ พ.ม. นครปฐม: มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- ฐาฤทธิ์ ส่งแสง, วัชระ จันทรอนันต์ และ วิศวินทร์ อัครปัญญาธร. (2566). ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนและแนวทางการปรับปรุง กรณีศึกษาในเขตพื้นที่อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม. *ในการประชุมวิชาการวิศวกรรมโยธาแห่งชาติ ครั้งที่ 28*
- ตระกูล เครือวัลย์. (2564). แนวทางการมีส่วนร่วมของชุมชนในการส่งเสริมความปลอดภัยทางถนนในภาคเหนือตอนบนของประเทศไทย. *วารสารวิจัยสังคมศาสตร์และพฤติกรรมศาสตร์*, 18(2), 131–149.
- ธัญธร แผงฤทธิ์ และ จักรกฤษณ์ พลราชม. (2565). ผลของโปรแกรม STRIVE ต่อพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย. *วารสารสำนักงาน สาธารณสุขจังหวัดขอนแก่น*, 3(2), 19–33.
- นภาพร ไชยคำ. (2563). ความรู้และพฤติกรรมการใช้รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา ตอนปลายในจังหวัดเชียงใหม่. *วารสารวิชาการสาธารณสุข*, 29(1), 75–85.
- บุญชม ศรีสะอาด. (2554). *วิธีการวิจัยทางการศึกษา* (พิมพ์ครั้งที่ 8). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์ สุวีริยาสาส์น.
- บุญเพ็ง สิทธิวิชา, ภัทรพล เสริมทรง, ไกรสร เดชสิมมา และ อาทิตย์ แสงแฉวก. (2567). ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนของประชาชน ในพื้นที่จังหวัดอุดรธานี. *วารสารวิชาการมนุษยศาสตร์และสังคมศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏพระนครศรีอยุธยา*, 12(1), 1–12.
- เบญจมาศ ทองสิมา. (2563). ผลของโปรแกรมการส่งเสริมการขับขี่ปลอดภัยในผู้สูงอายุ. *วารสารสาธารณสุขชุมชน*, 26(2), 101–113.
- ประมวลกฎหมายอาญา, มาตรา 59. (2566). *ประมวลกฎหมายอาญา ฉบับปรับปรุง พ.ศ. 2566*. สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา.
- ปิยวรรณ ถนัดธนศิลป์ และ สุรเมศวร์ พิริยะวัฒน์. (2567). การวิเคราะห์ปัจจัยองค์ประกอบ การเกิดอุบัติเหตุทางถนนในกรณีที่มีผู้เสียชีวิต กรณีศึกษาพื้นที่เขตเมืองหลัก จังหวัดชลบุรี. *วิศวกรรมสารฉบับวิจัยและพัฒนา*, 35(4), 44–66.
- พรทิพย์ วรจิโกคาทร และ ณัฐชา วัฒนประภา. (2564). ประสิทธิผลของการบังคับใช้กฎหมาย ต่อพฤติกรรมการสวมหมวกนิรภัย. *วารสารสาธารณสุข*, 21(1), 60–70.

- พลสมบัติ ดิงมหาอินทร์. (2567). การพัฒนารูปแบบการเฝ้าระวังและการจัดการความเสี่ยงอุบัติเหตุทางถนน อำเภอเมืองสกลนคร จังหวัดสกลนคร. *วารสารวิชาการสาธารณสุขชุมชน*, 10(1), 301–313
- ภาวิณี เอี่ยมตระกูล และ สรารัตน์ ฉายพงษ์. (2564). การวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจราจรในเขตเมือง. *วารสารวิชาการความปลอดภัย*, 24(3), 56–67.
- ภิรมย์พร ใจหนักแน่น. (2557). *การศึกษาพฤติกรรมตามแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพของการบริโภคเครื่องดื่มเกลือแร่ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์*. วิทยานิพนธ์ ศษ.ม. กรุงเทพฯ: มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- ภูมิพัฒน์ ล้นเหลือ และ เลิศชัย เจริญธัญรักษ์. (2565). ความชุกและปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากรถจักรยานยนต์ในนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอภูเขียว จังหวัดชัยภูมิ. *วารสารวิชาการสาธารณสุขชุมชน*, 8(3), 119–130.
- มูลนิธิไทยโรดส์. (2564). *รายงานการสำรวจพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของผู้สูงอายุไทย*. กรุงเทพฯ: สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.).
- วรรณ อัมจิตต์, ญัฐกฤตา ศิริโสภณ และ กรัณฐรัตน์ บุญช่วยธนาสิทธิ์. (2562). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนเบญจมราชรังสฤษฎิ์ จังหวัดฉะเชิงเทรา. *วารสารสุขศึกษาพลศึกษาและสันทนาการ*, 15(2), 45–56.
- วัลลีย์ อาษาไชย. (2566). *ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดอุดรธานี*. อุดรธานี: โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลหนองหญ้าไซ อำเภอวังสามหมอ จังหวัดอุดรธานี
- วาสนา นาคประสิทธิ์. (2561). ปัจจัยเสี่ยงด้านสิ่งแวดล้อมต่ออุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในพื้นที่ชนบทของจังหวัดอุบลราชธานี. *วารสารวิชาการสาธารณสุข*, 27(3), 216–224.
- ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน. (2561). *รายงานการบาดเจ็บและการสูญเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทย*. ศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน. https://roadsafetythai.org/edoc/doc_20220819121431.pdf
- ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน. (2566). *รายงานอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทย ปี 2566*. ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน. <http://www.thairsc.com>

- ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอวาริชภูมิ. (2567). *สถานการณ์การเกิดอุบัติเหตุทางถนน อำเภอวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร ปี 2567*. สกลนคร: ศูนย์ปฏิบัติการความปลอดภัยทางถนนอำเภอวาริชภูมิ.
- ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. (2563). *แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2561-2564*. กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย.
- ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน. (2565). *แผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2565-2570*. กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย.
- ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย. (2564). *รายงานการวิเคราะห์ปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในประเทศไทย*. กรุงเทพฯ: สถาบันเทคโนโลยีแห่งเอเชีย.
- ศุภสวัสดิ์ รุจิรวรรณ, จตุพร เหลืองอุบล และบัณฑิต วรรณประพันธ์. (2564). การประยุกต์ใช้แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพร่วมกับแรงสนับสนุนทางสังคมในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรม เพื่อป้องกันโรคหลอดเลือดสมองในผู้สูงอายุที่ป่วยโรคความดันโลหิตสูง โรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลหนองกะทุม อำเภอปากช่อง จังหวัดนครราชสีมา. *วารสารวิชาการสำนักงานป้องกันและควบคุมโรคที่ 9*. 23(2), 55-63.
- ศิริกุล กุลเลียบ, นิตยา โรจน์ทิพย์, ดาวเรือง ช่มเมืองปักข์, วณี ทองห่อ, ดาลินา คาปัญญา, ศรีนยา หงส์ไทย. (2553). *รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์ โครงการศึกษาข้อมูลการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์*.
http://roadsafetythai.org/uploads/userfiles/ACC_52016.pdf
- ศิริพร กาญจนวาศ. (2564). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตเมือง จังหวัดเชียงใหม่. *วารสารพยาบาลทหารบก*, 22(2).
- สมชาย นิลพานิช, พงศธร พหลภาคย์ และ ศิริลักษณ์ วงศ์พานิช. (2563). พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้สูงอายุในเขตเมืองและชนบท: กรณีศึกษาจังหวัดขอนแก่น. *วารสารวิชาการสาธารณสุข*, 29(2), 112-124.
- สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ. (2564). *แนวทางการป้องกันและแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุทางถนนแบบบูรณาการ*. กองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ.
<https://www.thaihealth.or.th>
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2565). *คู่มือการปฏิบัติงานด้านการจราจรและอุบัติเหตุ*. สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. https://www.policebangsue.org/files/13-1_training-manual.pdf

- สำนักงานคณะกรรมการป้องกันและลดอุบัติเหตุทางถนนแห่งชาติ. (2565). *การจัดการอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย*. กระทรวงมหาดไทย. <https://www.thairsc.com>
- สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์ สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข. (2554). *รายงานสถานการณ์การตายจากอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทย*. สำนักงานนโยบายและยุทธศาสตร์. <https://dip.ddc.moph.go.th/new/บริการ/3base-pro-54-62>
- สำนักงานนโยบายและแผนการขนส่งและจราจร. (2563). *รายงานการศึกษาพฤติกรรมการเดินทางของผู้สูงอายุในเขตเมือง*. กรุงเทพฯ: <https://datagov.mot.go.th/dataset/roadaccident>
- สำนักงานสาธารณสุขอำเภอวาริชภูมิ. (2567). *ข้อมูลประชากรในตำบลวาริชภูมิ อำเภอวาริชภูมิ*. สกนศร: สำนักงานสาธารณสุขอำเภอวาริชภูมิ.
- สมชาย วรภิเษมสกุล. (2553). *การวิจัยและสถิติทางสังคมศาสตร์* (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์แห่งจุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย. (2566). *รายงานสถานการณ์อุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย ปี 2565*. กรุงเทพฯ: สถาบันวิจัยเพื่อการพัฒนาประเทศไทย.
- สุรภา กษานติกุล. (2565). การศึกษาพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเยาวชนไทย: ความแตกต่างระหว่างเพศ. *วารสารการแพทย์ฉุกเฉินแห่งประเทศไทย*, 2(2), 45-57.
- สุรศักดิ์ ต้นทอง. (2561). ความชุกและปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากรถจักรยานยนต์ ในนักเรียนระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอน้ำโสม จังหวัดอุดรธานี. *วารสารวิชาการ สคร.9*. 25(2), 67-77.
- สุพัตรา ทองงาม. (2561). ความรู้ ทัศนคติ และพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนของวัยทำงานในเขตเทศบาลนคร. *วารสารพยาบาลทหารบก*, 19(2), 49-58.
- สุรศักดิ์ สุนทร, วชิรินทร์ โกมลาลัย, ชานินทร์ สุธีประเสริฐ และ ยอดฝัน ปรางศร. (2563). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยงจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนมัธยมศึกษาแห่งหนึ่งในจังหวัดสุพรรณบุรี. *วารสารเครือข่ายวิทยาลัยพยาบาลและการสาธารณสุขภาคใต้*, 7(1), 74-86.
- โสพรรณ โพทะยะ, วิไลลักษณ์ อินทาราม และ คณิตราพร ประกอบกิจ. (2565). ปัจจัยทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในพื้นที่เขตตอนเหนือของกรุงเทพมหานคร. *วารสารพยาบาลกระทรวงสาธารณสุข*, 32(3), 25-35.

- สิริกัลยา เกล็กศิริ และ จุฬารัตน์ โสตะ. (2553). การประยุกต์ใช้แผนที่จุดเสี่ยง อียาริ ฮัตโตะ ร่วมกับทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรค เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจราจรจาก รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย อำเภอเกาะช้าง จังหวัด ยโสธร. *วารสารสำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 7 อุบลราชธานี*, 8(3).
- อนัญญา หาบุญมี, ชนัญญา จิระพรกุล และ เนาวรัตน์ มณีนิล. (2567). ความชุกและปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากรถจักรยานยนต์ ของนักศึกษาสถาบัน อาชีวศึกษา จังหวัดหนองคาย. *วารสารวิชาการสาธารณสุขชุมชน*, 25(1), 32–45.
- อรญา มลายาภรณ์, ประภัสสร คำแป้น, วรณวรา หวานสนิท และกวิณ อินท่า. (2566). ความชุก และปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของพนักงานขับรถส่งอาหารในเขตเทศบาลนครนครศรีธรรมราช ประเทศไทย. *วารสารสำนักงานป้องกันควบคุมโรคที่ 12 สงขลา*, 27(1), 12–24.
- อมรา รักษาสัตย์ และ วิไลวรรณ ทรงศิริ. (2563). ปัญหาสุขภาพในผู้สูงอายุที่มีผลต่อ ความสามารถในการดำเนินชีวิตประจำวัน. *วารสารพยาบาลกระทรวงสาธารณสุข*, 30(1), 67–78.
- อรรถกร สาละ และพนกฤษณ คลังบุญครอง. (2567). การสืบสวนอุบัติเหตุการจราจรเชิงลึก: กรณีศึกษาภาคตะวันออกเฉียงเหนือตอนบนของประเทศไทย. *วารสารวิศวกรรมโยธา แห่งมหาวิทยาลัยขอนแก่น*, 16(1), 1–15
- Anstey, K. J., Eramudugolla, R., Chopra, S., Price, J., & Wood, J. M. (2019). Cognitive function and driving safety in older adults: Findings from Australia and Thailand. *Geriatrics & Gerontology International*, 19(4), 320–327.
- Ajzen, I. (1991). The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 50(2), 179–211.
- Bandura, A. (1977). Self-efficacy: Toward a unifying theory of behavioral change. *Psychological Review*, 84(2), 191–215.
- Berkman, L. F., Glass, T., Brissette, I., & Seeman, T. E. (2000). From social integration to health: Durkheim in the new millennium. *Social Science & Medicine*, 51(6), 843–857.
- Becker, M. H., & Maiman, L. A. (1975). The Health Belief Model: Origins and correlates in psychological theory. *Health Education Monographs*, 2(4), 336–353.

- Best, J. W. (1977). *Research in education (3rd ed.)*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall.
- Bloom, B. S. (1975). Human characteristics and school learning. McGraw-Hill.
- Centers for Disease Control and Prevention. (2021). Health risk behaviors. <https://www.cdc.gov>
- Cialdini, R. B., Reno, R. R., & Kallgren, C. A. (1990). A focus theory of normative conduct: Recycling the concept of norms to reduce littering in public places. *Journal of Personality and Social Psychology*, 58(6), 1015-1026.
- Conner, M., & Norman, P. (2005). *Predicting health behaviour: Research and practice with social cognition models (2nd ed.)*. Open University Press.
- Daniel, W. W. (1995). *Biostatistics: A foundation for analysis in the health sciences (6th ed.)*. New York: John Wiley & Sons.
- Maureen Dennis, Brenda J Spiegler, Jenifer J Juranek, Erin D Bigler, O Carter Snead, Jack M Fletcher. (2013). Helmet use behavior among motorcyclists in the Dominican Republic. *Traffic Injury Prevention*, 14(3), 239–244.
- Donabedian, A. (1988). The quality of care: How can it be assessed?. *JAMA*, 260(12), 1743-1748.
- House, J. S. (1981). *Work stress and social support*. Addison-Wesley.
- International Organization for Standardization. (2022). *ISO 39001:2022 - Road Traffic Safety Management Systems*.
- Leavell, H. R., & Clark, E. G. (1965). *Preventive medicine for the doctor in his community (3rd ed.)*. McGraw-Hill.
- McLeroy, K. R., Bibeau, D., Steckler, A., & Glanz, K. (1988). An ecological perspective on health promotion programs. *Health Education Quarterly*, 15(4), 351-377.
- Miller, G. A. (1956). The magical number seven, plus or minus two: Some limits on our capacity for processing information. *Psychological Review*, 63(2)
- Nutbeam, D. (2008). The evolving concept of health literacy. *Social Science & Medicine*, 67(12), 2072-2078.

- Nguyen, H. T., Vu, H. Q., & Pham, T. H. (2020). Factors affecting helmet use among motorcyclists based on Health Belief Model: A case in Vietnam. *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, 27(1), 45–52.
- Office of Transport and Traffic Policy and Planning. (2019). Annual report on road accident causes and traffic planning.
https://www.otp.go.th/uploads/tiny_uploads/AnnualReport/AnnualReportEng2562.pdf
- Orem, D. E. (2001). *Nursing: Concepts of practice* (6th ed.). Mosby.
- Parsons, T. (1951). *The social system*. Free Press.
- Penchansky, R., & Thomas, J. W. (1981). The concept of access: Definition and relationship to consumer satisfaction. *Medical Care*, 19(2), 127-140.
- Pender, N. J., Murdaugh, C. L., & Parsons, M. A. (2015). *Health promotion in nursing practice* (7th ed.). Pearson.
- Rosenstock, I. M. (1974). Historical origins of the health belief model. *Health Education Monographs*, 2(4), 328-335.
- Sallis, J. F., Cervero, R. B., Ascher, W., Henderson, K. A., Kraft, M. K., & Kerr, J. (2008). An ecological approach to creating active living communities. *Annual Review of Public Health*, 27, 297-322.
- Seligman, M. E. P. (2011). *Flourish: A visionary new understanding of happiness and well-being*. Free Press.
- Skinner, B. F. (1953). *Science and human behavior*. Macmillan.
- Silva, P. D., Lombardo, S., Lipscomb, H., Grand, J., & Østbye, T. (2011). Risk factors for road traffic accidents among motorcyclists in Southern Brazil. *Accident Analysis & Prevention*, 43(4), 1500–1505.
- Tolman, E. C. (1948). Cognitive maps in rats and men. *Psychological Review*, 55(4), 189-208.

- Tumwesigye, N. M., Atuyambe, L., & Kobusingye, O. (2016). Factors associated with injuries among commercial motorcyclists: A matched case-control study in Kampala, Uganda. *PLOS ONE*, 11(7), e0159523.
<https://doi.org/10.1371/journal.pone.0159523>
- United Nations. (2020). *Global plan for the decade of action for road safety 2021-2030*. United Nations. <https://www.who.int/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2021-2030>
- Watson, J. B. (1925). *Behaviorism*. W. W. Norton & Company.
- World Health Organization. (2021). *Global status report on road safety 2021*. WHO. <https://www.who.int/publications/i/item/9789240031937>
- _____. (2023). *Global status report on road safety 2023*. WHO.
<https://www.who.int/publications/i/item/9789240086517>
- Yeung, J. S., & Wong, Y. D. (2020). Effect of a road safety education program for older adults in Thailand and Singapore. *Accident Analysis & Prevention*, 134, 105312.
- Zhang, G., Yau, K. K. W., & Chen, G. (2013). Risk factors associated with traffic violations and accident severity in China. *Accident Analysis & Prevention*, 59, 18–25.

ภาคผนวก

มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี

ภาคผนวก ก

หนังสือขอความอนุเคราะห์ในการวิจัย

ที่ อว ๐๖๒๑.๑๒/ว ๒๒๗



มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร
๖๘๐ ถ.นิตโย ต.ธาตุเชิงชุม
อ.เมือง จ.สกลนคร ๔๗๐๐๐

๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์เป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือการวิจัย

เรียน ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.จิราภรณ์ จำปาจันทร์

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. กรอบแนวคิดการวิจัย และนิยามศัพท์เฉพาะ

๒. เครื่องมือการวิจัย

๓. แบบประเมินเครื่องมือการวิจัย

ด้วย นายธีรสิทธิ์ แดงน้อย รหัสประจำตัวนักศึกษา ๖๖๔๓๒๑๒๓๑๑๔ ซึ่งเป็นนักศึกษาปริญญาโท สาขาวิชาสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร กำลังศึกษาและทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ ในประชาชนตำบลวาริชภูมิ อำเภอวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร” ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาดำเนินการตามหลักสูตรสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต (ส.ม.) โดยมี ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ณิรุช วรโธสง เป็นประธานที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร ได้พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ความสามารถ และเชี่ยวชาญในเรื่องดังกล่าวเป็นอย่างดี จึงขอความอนุเคราะห์ท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญในการพิจารณาตรวจสอบเครื่องมือการวิจัย เพื่อใช้ประกอบการทำวิทยานิพนธ์ที่นักศึกษาได้จัดทำขึ้น

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา หวังเป็นอย่างยิ่งว่าคงได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณเป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สุรศักดิ์ แสนทวีสุข)

ผู้อำนวยการบัณฑิตวิทยาลัย ปฏิบัติราชการแทน

อธิการบดีมหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร

บัณฑิตวิทยาลัย

โทร. ๐ ๔๒๙๗ ๐๒๒๙

โทรสาร ๐ ๔๒๙๗ ๐๐๓๒

ผู้ประสานงาน นายธีรสิทธิ์ แดงน้อย โทรศัพท์เคลื่อนที่ ๐๙ ๘๑๐๘ ๖๗๗๒



ที่ อว ๐๖๒๑.๑๒/ว ๒๒๗

มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร
๖๘๐ ถ.นิตโย ต.ธาตุเชิงชุม
อ.เมือง จ.สกลนคร ๔๗๐๐๐

๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์เป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือการวิจัย

เรียน ดร.พรศักดิ์ ฤาไกรศรี

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. กรอบแนวคิดการวิจัย และนิยามศัพท์เฉพาะ

๒. เครื่องมือการวิจัย

๓. แบบประเมินเครื่องมือการวิจัย

ด้วย นายธีรสิทธิ์ แดงน้อย รหัสประจำตัวนักศึกษา ๖๖๔๓๖๑๒๓๑๑๔ ซึ่งเป็นนักศึกษาปริญญาโท สาขาวิชาสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร กำลังศึกษาและทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ ในประชาชนตำบลวาริชภูมิ อำเภอวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร” ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต (ส.ม.) โดยมี ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ณิรุช วรโธสง เป็นประธานที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร ได้พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ความสามารถ และเชี่ยวชาญในเรื่องดังกล่าวเป็นอย่างดี จึงขอความอนุเคราะห์ท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญในการพิจารณาตรวจสอบเครื่องมือการวิจัย เพื่อให้ประกอบการทำวิทยานิพนธ์ที่นักศึกษาได้จัดทำขึ้น

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา หวังเป็นอย่างยิ่งว่าคงได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณเป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สุรศักดิ์ แสนทวีสุข)
ผู้อำนวยการบัณฑิตวิทยาลัย ปฏิบัติราชการแทน
อธิการบดีมหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร

บัณฑิตวิทยาลัย

โทร. ๐ ๔๒๔๗ ๐๒๒๔

โทรสาร ๐ ๔๒๔๗ ๐๐๓๒

ผู้ประสานงาน นายธีรสิทธิ์ แดงน้อย โทรศัพท์เคลื่อนที่ ๐๙ ๘๑๐๘ ๖๗๗๒



ที่ อว ๐๖๒๑.๑๒/ว ๒๒๗

มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร
๖๘๐ ถ.นิตโย ต.ธาตุเชิงชุม
อ.เมือง จ.สกลนคร ๔๗๐๐๐

๒๘ กุมภาพันธ์ ๒๕๖๘

เรื่อง ขอความอนุเคราะห์เป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือการวิจัย

เรียน นางสาวยุพิน แสนดวง

สิ่งที่ส่งมาด้วย ๑. กรอบแนวคิดการวิจัย และนิยามศัพท์เฉพาะ

๒. เครื่องมือการวิจัย

๓. แบบประเมินเครื่องมือการวิจัย

ด้วย นายธีรสิทธิ์ แดงน้อย รหัสประจำตัวนักศึกษา ๖๖๔๓๖๑๒๓๑๔ ซึ่งเป็นนักศึกษาปริญญาโท สาขาวิชาสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร กำลังศึกษาและทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง “ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ ในประชาชนตำบลวาริชภูมิ อำเภอวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร” ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต (ส.ม.) โดยมี ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ณิรันดร์ วรโธสง เป็นประธานที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร ได้พิจารณาแล้วเห็นว่าท่านเป็นผู้มีความรู้ความสามารถ และเชี่ยวชาญในเรื่องดังกล่าวเป็นอย่างดี จึงขอความอนุเคราะห์ท่านเป็นผู้เชี่ยวชาญในการพิจารณาตรวจสอบเครื่องมือการวิจัย เพื่อใช้ประกอบการทำวิทยานิพนธ์ที่นักศึกษาได้จัดทำขึ้น

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา หวังเป็นอย่างยิ่งว่าคงได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณเป็นอย่างสูงมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สุรศักดิ์ แสนทวิสุข)
ผู้อำนวยการบัณฑิตวิทยาลัย ปฏิบัติราชการแทน
อธิการบดีมหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร

บัณฑิตวิทยาลัย

โทร. ๐ ๔๒๙๗ ๐๒๒๙

โทรสาร ๐ ๔๒๙๗ ๐๐๓๒

ผู้ประสานงาน นายธีรสิทธิ์ แดงน้อย โทรศัพท์เคลื่อนที่ ๐๙ ๘๑๐๘ ๖๗๗๒

ที่ อว ๐๖๒๑.๑๒/ว ๒๕๒



มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร
๖๘๐ ถ.นิตโย ต.ธาตุเชิงชุม
อ.เมือง จ.สกลนคร ๔๗๐๐๐

๔ มีนาคม ๒๕๖๘

เรื่อง ขออนุมัติครุภัณฑ์ทดลองใช้เครื่องมือการวิจัย

เรียน ผู้อำนวยการโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านดงคำโพธิ์

สิ่งที่ส่งมาด้วย เครื่องมือการวิจัย จำนวน ๑ ชุด

ด้วย นายธีรสิทธิ์ แดงน้อย รหัสประจำตัวนักศึกษา ๖๖๕๓๖๑๒๓๑๑๔ ซึ่งเป็นนักศึกษาปริญญาโท สาขาวิชาสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร กำลังศึกษาและทำวิทยานิพนธ์เรื่อง “ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ในประชาชนตำบลวาริชภูมิ อำเภวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร” ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต (ส.ม.) โดยมี ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ณิรุช วรโธสง เป็นประธานที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

ทั้งนี้ นักศึกษามีความประสงค์ขอตกลงใช้เครื่องมือการวิจัย เพื่อหาความเชื่อมั่นในการศึกษาวิจัยประกอบการทำวิทยานิพนธ์ โดยเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้ผ่านการรับทราบจากคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร โดยยึดหลักพื้นฐานของหลักจริยธรรมการวิจัยสากลเลขที่ไปรับรอง ๐๐๘/๒๕๖๘ ลงวันที่ ๒๕ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๘ ดังนั้น บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร จึงขออนุมัติครุภัณฑ์ท่านอนุญาตให้นักศึกษาทำการทดลองใช้เครื่องมือวิจัยดังกล่าวในหน่วยงานสังกัดท่านด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา หวังเป็นอย่างยิ่งว่าคงได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สุรศักดิ์ แสนทวีสุข)
ผู้อำนวยการบัณฑิตวิทยาลัย ปฏิบัติราชการแทน
อธิการบดีมหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร

บัณฑิตวิทยาลัย

โทร. ๐ ๔๓๙๗ ๐๒๒๙

โทรสาร ๐ ๔๒๙๗ ๐๐๓๒

ผู้ประสานงาน นายธีรสิทธิ์ แดงน้อย โทรศัพท์เคลื่อนที่ ๐๙ ๘๑๐๘ ๖๗๗๒

ที่ อว ๐๖๒๑.๑๒/ว ๒๕๒



มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร
๖๘๐ ถ.นิตโย ต.ธาตุเชิงชุม
อ.เมือง จ.สกลนคร ๔๗๐๐๐

๔ มีนาคม ๒๕๖๘

เรื่อง ขออนุมัติครุภัณฑ์ทดลองใช้เครื่องมือการวิจัย

เรียน นายกเทศมนตรีตำบลปลาไหล

สิ่งที่ส่งมาด้วย เครื่องมือการวิจัย จำนวน ๑ ชุด

ด้วย นายธีรสิทธิ์ แดงน้อย รหัสประจำตัวนักศึกษา ๖๖๔๓๖๑๒๓๑๑๔ ซึ่งเป็นนักศึกษาปริญญาโท สาขาวิชาสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร กำลังศึกษาและทำวิทยานิพนธ์เรื่อง “ปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ในประชาชนตำบลวาริชภูมิ อำเภวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร” ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต (ส.ม.) โดยมี ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ณิรุช วรโธสง เป็นประธานที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

ทั้งนี้ นักศึกษามีความประสงค์ขอตกลงใช้เครื่องมือการวิจัย เพื่อหาความเชื่อมั่นในการศึกษาวิจัยประกอบการทำวิทยานิพนธ์ โดยเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้ผ่านการรับทราบจากคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร โดยยึดหลักพื้นฐานของหลักจริยธรรมการวิจัยสากลเลขที่ใบรับรอง ๐๐๘/๒๕๖๘ ลงวันที่ ๒๕ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๘ ดังนั้น บัณฑิตวิทยาลัย มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร จึงขออนุมัติครุภัณฑ์ท่านอนุญาตให้นักศึกษาทำการทดลองใช้เครื่องมือวิจัยดังกล่าวในหน่วยงานสังกัดท่านด้วย

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านด้วยดี และขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สุรศักดิ์ แสนทวีสุข)
ผู้อำนวยการบัณฑิตวิทยาลัย ปฏิบัติราชการแทน
อธิการบดีมหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร

บัณฑิตวิทยาลัย

โทร. ๐ ๔๓๙๗ ๐๒๒๙

โทรสาร ๐ ๔๒๙๗ ๐๐๓๒

ผู้ประสานงาน นายธีรสิทธิ์ แดงน้อย โทรศัพท์เคลื่อนที่ ๐๙ ๘๑๐๘ ๖๗๗๒

ที่ อว ๐๖๒๑.๑๒/ว ๓๑๑



มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร
๖๘๐ ถ.นิตโย ต.ธาตุเชิงชุม
อ.เมือง จ.สกลนคร ๔๗๐๐๐

๑๔ มีนาคม ๒๕๖๘

เรื่อง ขออนุญาตขอทราบข้อมูลเพื่อการวิจัย

เรียน นายกองค์การบริหารส่วนตำบลวาริชภูมิ

สิ่งที่ส่งมาด้วย เครื่องมือการวิจัย

ด้วย นายธีรสิทธิ์ แดงน้อย รหัสประจำตัวนักศึกษา ๖๖๔๓๖๑๒๓๑๑๔ ซึ่งเป็นนักศึกษาปริญญาโท สาขาวิชาสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร กำลังศึกษาและทำวิทยานิพนธ์เรื่อง “ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จากการขับขีรถจักรยานยนต์ในประชาชนตำบลวาริชภูมิ อำเภวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร” ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต (ส.ม.) โดยมี ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ณิรุช วรโธสง เป็นประธานที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

เพื่อให้การศึกษาค้นคว้าครั้งนี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร จึงขออนุญาตจากท่านให้นักศึกษารายดังกล่าวได้เก็บรวบรวมข้อมูลการวิจัย โดยเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ได้ผ่านการรับทราบจากคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร โดยยึดหลักพื้นฐานของหลักจริยธรรมการวิจัยสากล เลขที่ใบรับรอง ๐๐๘/๒๕๖๘ ลงวันที่ ๒๕ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๘ เพื่อนำข้อมูลที่ได้ประกอบการศึกษาวิทยานิพนธ์ และขอขอบคุณ ในความอนุเคราะห์มา ณ โอกาสนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สุศักดิ์ แสนทวีสุข)
ผู้อำนวยการบัณฑิตวิทยาลัย ปฏิบัติราชการแทน
อธิการบดีมหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร

บัณฑิตวิทยาลัย

โทร. ๐ ๔๒๙๗ ๐๒๒๙

โทรสาร ๐ ๔๒๙๗ ๐๐๓๒

ผู้ประสานงาน นายธีรสิทธิ์ แดงน้อย โทรศัพท์เคลื่อนที่ ๐๙ ๘๑๐๘ ๖๗๗๒

ที่ อว ๐๖๒๑.๑๒/ว ๓๑๑



มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร
๖๘๐ ถ.นิตโย ต.ธาตุเชิงชุม
อ.เมือง จ.สกลนคร ๔๗๐๐๐

๑๔ มีนาคม ๒๕๖๘

เรื่อง ขออนุญาตยืมเครื่องมือการวิจัย

เรียน นายกเทศมนตรีตำบลวาริชภูมิ

สิ่งที่ส่งมาด้วย เครื่องมือการวิจัย

ด้วย นายธีรสิทธิ์ แดงน้อย รหัสประจำตัวนักศึกษา ๖๖๔๓๖๑๒๓๑๑๔ ซึ่งเป็นนักศึกษาปริญญาโท สาขาวิชาสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร กำลังศึกษาและทำวิทยานิพนธ์เรื่อง “ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จากการขับขี่ยักรยานยนต์ในประชาชนตำบลวาริชภูมิ อำเภวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร” ซึ่งเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต (ส.ม.) โดยมี ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ณิรุช วรโธสง เป็นประธานที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์

เพื่อให้การศึกษานี้สำเร็จลุล่วงไปด้วยดี มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร จึงขออนุญาตยืมจากท่านให้นักศึกษารายดังกล่าวได้เก็บรวบรวมข้อมูลการวิจัย โดยเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ได้ผ่านการรับทราบจากคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร โดยยึดหลักพื้นฐานของหลักจริยธรรมการวิจัยสากล เลขที่ใบรับรอง ๐๐๘/๒๕๖๘ ลงวันที่ ๒๕ กุมภาพันธ์ พ.ศ. ๒๕๖๘ เพื่อนำข้อมูลที่ได้ประกอบการศึกษาวิทยานิพนธ์ และขอขอบคุณ ในความอนุเคราะห์มา ณ โอกาสนี้

จึงเรียนมาเพื่อโปรดพิจารณา

ขอแสดงความนับถือ

(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สุรศักดิ์ แสนทวีสุข)
ผู้อำนวยการบัณฑิตวิทยาลัย ปฏิบัติราชการแทน
อธิการบดีมหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร

บัณฑิตวิทยาลัย

โทร. ๐ ๔๒๙๗ ๐๒๒๙

โทรสาร ๐ ๔๒๙๗ ๐๐๓๒

ผู้ประสานงาน นายธีรสิทธิ์ แดงน้อย โทรศัพท์เคลื่อนที่ ๐๙ ๘๑๐๘ ๖๗๗๒

ภาคผนวก ข

รายนามผู้เชี่ยวชาญ

รายนามผู้เชี่ยวชาญ

รายนามผู้เชี่ยวชาญ ในการหาค่าความสอดคล้อง จำนวน 3 ท่าน ประกอบด้วย

1. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.จิราภรณ์ จำปาจันทร์
ตำแหน่ง อาจารย์ประจำสาขาวิชาวิทยาศาสตร์สุขภาพ
คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร
2. ดร.พรศักดิ์ ฤาไกรศรี
ตำแหน่ง นักวิชาการสาธารณสุขชำนาญการ
ผู้อำนวยการโรงพยาบาลส่งเสริมสุขภาพตำบลบ้านปลาไหล
อำเภอวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร
3. นางสาวยุพิน แสนดวง
ตำแหน่ง พยาบาลวิชาชีพชำนาญการพิเศษ
หัวหน้างานอุบัติเหตุฉุกเฉินและนิติเวช โรงพยาบาลวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร

ภาคผนวก ค
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

แบบสอบถามประกอบการวิจัย

เรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จากการขับขี่
รถจักรยานยนต์ ในประชาชนตำบลวาริชภูมิ อำเภวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร

คำชี้แจง

แบบสอบถามฉบับนี้เป็นส่วนหนึ่งของการทำวิทยานิพนธ์ระดับปริญญาโท หลักสูตร
สาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต สาขาสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร โดยมี
วัตถุประสงค์เพื่อ รวบรวมข้อมูลเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน
จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ในประชาชนตำบลวาริชภูมิ อำเภวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร เพื่อ
นำผลการวิจัยมาใช้เป็นแนวทางในการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนในพื้นที่ คำตอบของท่านมีคุณค่า
อย่างยิ่งต่องานวิจัย ผู้วิจัยจะเก็บข้อมูลที่ได้จากท่านไว้เป็นความลับโดยจะนำข้อมูลที่ได้ไปใช้ใน
การสรุปผลการวิจัยในภาพรวมเพียงเท่านั้น ข้อมูลที่ตรงกับความเป็นจริงและสมบูรณ์ครบถ้วนจะ
ทำให้การวิจัยในครั้งนี้มีคุณค่า เป็นประโยชน์ต่อผู้รับบริการและดำเนินไปด้วยความถูกต้อง ผู้วิจัย
ใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านโปรดตอบแบบสอบถามตามความเป็นจริงตามความคิดเห็นของ
ท่านอย่างรอบคอบให้ครบทุกข้อแบบสอบถาม แบ่งออกเป็น 6 ส่วน ประกอบด้วย

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 10 ข้อ

ส่วนที่ 2 สภาพรถจักรยานยนต์ จำนวน 2 ข้อ

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามด้านปัจจัยด้านสภาพถนนและสิ่งแวดล้อม จำนวน 10 ข้อ

ส่วนที่ 4 แบบสอบถามความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร จำนวน 20 ข้อ

ส่วนที่ 5 แบบสอบถามการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน ตามแนวคิดแบบแผน
ความเชื่อด้านสุขภาพ จำนวน 20 ข้อ

ส่วนที่ 6 แบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จากการ
ขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 20 ข้อ

ดังนั้นผู้วิจัยจึงใคร่ขอขอบคุณท่านที่เสียสละเวลาและให้ความร่วมมือเป็นอย่างดี ใน
การตอบแบบสอบถามครั้งนี้ ขอขอบคุณทุกท่านที่ให้ความร่วมมือ



ขอแสดงความนับถือ

นายธีรสิทธิ์ แดงน้อย

นักศึกษาปริญญาโท สาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่อง ☐ ที่ตรงกับความเป็นจริง หรือเติมข้อความลงในช่องว่างให้ตรงกับความเป็นจริงมากที่สุด เพียงคำตอบเดียว

1. เพศ ☐ 1. ชาย ☐ 2. หญิง
☐ 3. เพศทางเลือก เช่น ชายรักชาย หญิงรักหญิง รักได้ทั้งชายทั้งหญิง
2. อายุ.....ปี
3. สถานภาพสมรส
☐ 1. โสด ☐ 2. สมรส ☐ 3. หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่
4. ระดับการศึกษา
☐ 1. ต่ำกว่าประถมศึกษา ☐ 2. ประถมศึกษา ☐ 3. มัธยมศึกษาตอนต้น
☐ 4. มัธยมศึกษาตอนปลาย ☐ 5. ปวช./ปวส. ☐ 6.ปริญญาตรี
☐ 7. สูงกว่าปริญญาตรี
5. อาชีพ
☐ 1. ไม่ได้ทำงาน ☐ 2. รับจ้าง ☐ 3. ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ
☐ 4. เกษตรกร ☐ 5. ค้าขาย ☐ 6. อื่น ๆ ระบุ.....
6. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ระบุ.....บาท
7. ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์
☐ 1. น้อยกว่า 1 ปี ☐ 2. 1-4 ปี ☐ 3. 5-9 ปี ☐ 4. มากกว่า 10 ปี
8. การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ (ต้องยังไม่หมดอายุ) ☐ 1. มี ☐ 2. ไม่มี
9. หมวกกันน็อก ☐ 1. มี ☐ 2. ไม่มี
10. ปัญหาสุขภาพ (สามารถตอบได้มากกว่า 1 ข้อ)

ท่านมีปัญหาสุขภาพหรือโรค ดังต่อไปนี้หรือไม่	มี (1)	ไม่มี (0)
1. ปัญหาสายตา เช่น การมองเห็นไม่ชัด		
2. ปวดเข่า		
3. หูตึง หรือมีปัญหาการได้ยิน		
4. โรคเบาหวาน		
5. โรคความดันโลหิตสูง		
6. โรคลมชัก		
7. โรคกล้ามเนื้อหัวใจขาดเลือด		
8. อื่น ๆ ระบุ		

ส่วนที่ 2 สภาพรถจักรยานยนต์

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ☐ ลงในช่อง ☐ หรือเติมคำลงในช่องว่างให้สมบูรณ์

1. รถจักรยานยนต์ที่ท่านใช้ มีอายุการใช้งาน ระบุ.....ปี
2. สภาพการใช้งานของรถจักรยานยนต์ (ระบบเบรก ระบบไฟ ยาง กระจก)
 - ☐ 1. ดีมาก (ไม่มีปัญหา ใช้งานได้ปกติทุกส่วนทั้งระบบเบรก ระบบไฟ ยาง กระจก)
 - ☐ 2. ดี (มีบางส่วนชำรุด แต่ไม่กระทบต่อการใช้งาน)
 - ☐ 3. พอใช้ได้ (มีจุดต้องซ่อมแซม แต่ยังสามารถขับขี่ได้)
 - ☐ 4. ไม่ดีและอาจเกิดอันตราย (มีปัญหาชัดเจน ต้องซ่อมแซมหรือดูแลเพิ่มเติม ก่อนใช้งาน หากนำไปใช้อาจก่อให้เกิดอันตราย)

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามด้านปัจจัยด้านสภาพถนนและสิ่งแวดล้อม

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ☐ ลงในช่อง ☐ เพื่อประเมินระดับความเหมาะสมของปัจจัยด้านสภาพถนนและสิ่งแวดล้อม ที่ส่งผลต่อความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของท่าน โดยมีหลักเกณฑ์ในการเลือก ดังนี้

- ดี หมายถึง มีสภาพเหมาะสมและปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์
- พอใช้ หมายถึง มีจุดที่ควรปรับปรุง แต่ยังสามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ไม่ดี หรืออาจเกิดอันตราย หมายถึง สภาพไม่เหมาะสมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

ปัจจัยด้านถนนและสิ่งแวดล้อม	ดี (3)	พอใช้ (2)	ไม่ดี/อาจเกิด อันตราย (1)
1. สภาพพื้นผิวถนนเรียบและไม่มีหลุมบ่อ			
2. การมีความกว้างของถนนหรือไหล่ทางที่มีความเหมาะสมสำหรับการขับขี่			
3. ไฟส่องสว่างข้างทางเพียงพอในเวลากลางคืน			
4. ป้ายจราจรและเครื่องหมายบนถนน มองเห็นได้ชัดเจน			
5. การมีจุดเสี่ยงอุบัติเหตุ เช่น โค้งอันตราย ทางแคบ			
6. มีการบำรุงรักษาถนนอย่างสม่ำเสมอ			
7. ความสะอาดของถนน เช่น ไม่มีเศษหิน ดิน โคลน น้ำยางพารา			
8. สภาพแวดล้อมข้างถนนปลอดภัย (ไม่มีต้นไม้กีดขวาง ทิศนวิสัยดี)			
9. การมีสัตว์เลื้อย เช่น สุนัข แมว วัวควาย วังตัดหนารถขณะขับขี่			
10. สัญญาณไฟจราจรในบริเวณที่จำเป็นทำงานได้ดี			

ส่วนที่ 4 แบบสอบถามความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ☐ ลงในช่อง ☐ ที่ตรงกับความเข้าใจของท่านมากที่สุด

และเลือกตอบ เพียงคำตอบเดียว โดยมีหลักเกณฑ์ในการเลือก ดังนี้

ใช่ หมายถึง ท่านเห็นว่าข้อความถูกต้อง

ไม่ใช่ หมายถึง ท่านเห็นว่าข้อความไม่ถูกต้อง

ไม่แน่ใจ หมายถึง ท่านไม่แน่ใจในคำตอบ

ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร	ใช่	ไม่ใช่	ไม่แน่ใจ
จราจรทั่วไป ความเร็ว และมารยาทความปลอดภัย			
1. ผู้ขับขี่และผู้โดยสารจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง			
2. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องมีใบอนุญาตขับขี่ และต้องไม่หมดอายุ			
3. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องหยุดรถให้คนข้ามถนนบริเวณทางมาสายทุกครั้ง			
4. การจอดรถจักรยานยนต์ สามารถจอดบนทางเท้าสาธารณะได้			
5. การขับขี่รถจักรยานยนต์ความเร็วเกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ในเขตชุมชนถือว่าผิดกฎหมาย			
6. การขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ถือว่าผิดกฎหมาย			
7. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สามารถบรรทุกผู้โดยสารได้ไม่เกิน 1 คน			
8. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ สามารถใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่จอดรอ สัญญาณไฟแดงได้			
9. การขับรถจักรยานยนต์ย้อนศรสามารถทำได้หากไม่มีรถสวนทางมา			
10. ผู้ขับขี่สามารถจอดรถในที่ห้ามจอดได้หากไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจ อยู่บริเวณนั้น			
11. ผู้ที่ร่างกายพิการแต่สามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ สามารถขอ ใบอนุญาตขับรถได้			
ด้านสัญญาณไฟและเครื่องหมายจราจร			
12. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ต้องให้สัญญาณไฟเลี้ยวก่อนเลี้ยวหรือเปลี่ยน ทิศทางไม่น้อยกว่า 30 เมตร			
13. ไฟสัญญาณจราจรสีเหลืองหมายความว่าผู้ขับขี่สามารถเร่งความเร็ว ผ่านแยกได้			

ความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร	ใช่	ไม่ใช่	ไม่แน่ใจ
จราจรทั่วไป ความเร็ว และมารยาทความปลอดภัย			
14. สัญญาณไฟจราจรสีเขียวหมายความว่าผู้ขับขี่สามารถไปต่อได้โดยไม่ต้องระวังสิ่งกีดขวาง			
15. เครื่องหมายจราจรที่มีเส้นทึบคู่บนถนน หมายความว่าห้ามแซงในทุกกรณี			
16. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องใช้สัญญาณไฟเลี้ยวเมื่อมีการเปลี่ยนเลนหรือเลี้ยวทุกครั้ง			
17. กฎหมายกำหนดให้รถจักรยานยนต์ที่วิ่งบนถนนต้องมีไฟหน้าและไฟท้ายที่สามารถใช้งานได้			
18. ผู้ขับขี่ ต้องขับขี่รถจักรยานยนต์ในเลนซ้ายและต้องไม่ล้ำกึ่งกลางของเลน เว้นแต่เลนซ้าย มีสิ่งกีดขวางหรือถูกปิดการจราจร			
 19. สัญญาณจราจร ดังกล่าว หมายถึง ห้ามกลับรถ ห้ามเลี้ยวซ้าย และห้ามเลี้ยวขวา			
20. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ห้ามหยุดและจอดรถในทางเดินรถ บนสะพาน หรือตรงปากทางเข้าออกของอาคารหรือทางเดินรถ			

ส่วนที่ 5 แบบสอบถามการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน ตามแนวคิดแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ☐ ลงในช่อง ☐ ที่ตรงกับความเชื่อของท่านมากที่สุด

และเลือกตอบ เพียงคำตอบเดียว โดยมีหลักเกณฑ์ในการเลือก ดังนี้

เห็นด้วยอย่างยิ่ง หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของท่านทั้งหมด

เห็นด้วย หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของท่านเป็นส่วนมาก

ไม่แน่ใจ หมายถึง ข้อความนั้นท่านไม่แน่ใจ

ไม่เห็นด้วย หมายถึง ข้อความนั้นตรงกับความคิดเห็นของท่านเพียงเล็กน้อย

ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง หมายถึง ข้อความนั้นไม่ตรงกับความคิดเห็นของท่านทั้งหมด

การรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง
1. ท่านเชื่อว่าการขับขี่ด้วยความเร็วสูงหรือไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรเพิ่มโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน					
2. ท่านตระหนักว่าการไม่สวมหมวกกันน็อกขณะขับขี่อาจทำให้ได้รับบาดเจ็บรุนแรงหรือเสียชีวิตหากเกิดอุบัติเหตุ					
3. ท่านรับรู้ความเหนื่อยล้าหรือความประมาทขณะขับขี่จะเป็นการเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ					
4. ท่านคิดว่าสภาพแวดล้อม เช่น ถนนที่ชำรุด การจราจรที่หนาแน่น หรือพฤติกรรมของผู้ใช้ถนนคนอื่น อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายขึ้น					
5. ท่านรับรู้สภาพอากาศ เช่น ฝนตก ถนนลื่น หรือหมอกหนา อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายขึ้น					
6. ท่านเชื่อว่าหากเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อาจทำให้ได้รับบาดเจ็บรุนแรง พิการ หรือเสียชีวิต					
7. ท่านคิดว่าการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อาจทำให้ต้องรับโทษตามกฎหมาย เช่น ถูกปรับ หรือถูกดำเนินคดี					

การรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง
8. ท่านคิดว่าการเกิดอุบัติเหตุอาจส่งผลกระทบต่อทางจิตใจ เช่น ทำให้เกิดความกลัวในการขับขี่ หรือสูญเสียความมั่นใจหากได้รับบาดเจ็บ					
9. ฉันคิดว่าหากฉันได้รับบาดเจ็บหรือพิการจากอุบัติเหตุ จะส่งผลกระทบต่อครอบครัว ทำให้เป็นภาระทางร่างกายและจิตใจต่อคนใกล้ชิด					
10. ท่านคิดว่าหากเกิดอุบัติเหตุขึ้นกับตัวท่าน จะส่งผลกระทบต่อครอบครัว เช่น เกิดค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล					
11. ท่านเชื่อว่าการสวมหมวกกันน็อกขณะขับขี่ช่วยลดความรุนแรงของการบาดเจ็บที่ศีรษะหากเกิดอุบัติเหตุ					
12. ท่านคิดว่าหากขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด จะช่วยลดอุบัติเหตุและช่วยเพิ่มความปลอดภัย					
13. ท่านเชื่อว่าการปฏิบัติตามกฎจราจรและใช้สัญญาณไฟเลี้ยวอย่างถูกต้องช่วยลดความเสี่ยงในการชนจากรถคันอื่น					
14. ท่านคิดว่าการตรวจสอบสภาพรถก่อนขับขี่ เช่น ระบบเบรก ไฟส่องสว่าง และลมยาง สามารถช่วยป้องกันอุบัติเหตุจากรถเสียกะทันหัน					
15. ท่านเห็นว่าการเข้าร่วมโครงการหรืออบรมเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนช่วยให้ได้รับความรู้และทักษะในการขับขี่อย่างปลอดภัยมากขึ้น					
16. การตรวจสอบสภาพรถก่อนขับขี่ ทำให้ท่านเสียเวลาและอาจมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมในการซ่อมบำรุง					
17. การสวมหมวกนิรภัยทำให้ท่านรู้สึกไม่สะดวกสบายเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ เช่น รู้สึกร้อน อึดอัด หรือไม่สะดวกในการพกพา					

การรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน	เห็นด้วย อย่างยิ่ง	เห็นด้วย	ไม่แน่ใจ	ไม่เห็น ด้วย	ไม่เห็นด้วย อย่างยิ่ง
18. ความเร่งรีบในการเดินทาง ทำให้ท่านขับ รถเร็วเกินกำหนด หรือฝ่าสัญญาณไฟแดง					
19. ท่านคิดว่าการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่ไม่ เข้มงวด ทำให้ฉ้อหรือคนรอบข้างไม่ปฏิบัติตาม กฎจราจร					
20. ท่านเชื่อว่าอุบัติเหตุเป็นเรื่องของโชคชะตา หรือสิ่งที่เลี่ยงไม่ได้					

ส่วนที่ 6 แบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จากการขับขี่รถจักรยานยนต์

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ☐ ลงในช่อง ☐ ที่ตรงกับการปฏิบัติของท่านมากที่สุด และเลือกตอบ เพียงคำตอบเดียว โดยมีหลักเกณฑ์ในการเลือก ดังนี้

- ปฏิบัติเป็นประจำ หมายถึง ปฏิบัติเรื่องนั้นทุกครั้ง เสมอ
 ปฏิบัติบ่อยครั้ง หมายถึง ปฏิบัติเรื่องนั้นบ่อยครั้ง หรือเป็นส่วนใหญ่
 ปฏิบัติบางครั้ง หมายถึง ปฏิบัติเป็นบางครั้ง ไม่สม่ำเสมอ
 ไม่เคยปฏิบัติ หมายถึง ไม่เคยปฏิบัติเลย

ข้อความ	ปฏิบัติ เป็นประจำ	ปฏิบัติ บ่อยครั้ง	ปฏิบัติ บางครั้ง	ไม่เคย ปฏิบัติ
1. ท่านสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ว่าจะเดินทางไกลหรือทางไกล				
2. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่ใช้สัญญาณไฟเลี้ยวเมื่อเปลี่ยนเลน				
3. ท่านพกใบอนุญาตขับขี่ เมื่อต้องขับรถจักรยานยนต์				
4. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความระมัดระวังเมื่อต้องขับผ่านทางแยกที่มีการจราจรหนาแน่น				
5. ท่านหยุดรถในจุดที่ปลอดภัยทุกครั้งเมื่อมีเหตุจำเป็นที่จะต้องรับโทรศัพท์				
6. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความระมัดระวังโดยไม่ยอมหยุดพัก				
7. ท่านขับอย่างระมัดระวังเมื่อเข้าสู่ถนนที่มีการซ่อมแซมหรือปรับปรุง				
8. ท่านหลีกเลี่ยงการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยตัดหน้ารถคันอื่นอย่างกระชั้นชิด				
9. ท่านตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ก่อนขับขี่ เช่น ระบบเบรก ไฟส่องสว่าง ไฟเลี้ยว ลมยาง และนำรถเข้าตรวจสภาพหรือซ่อมบำรุงตามกำหนด				
10. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด (ในเขตชุมชน ไม่เกิน 60				

ข้อความ	ปฏิบัติ เป็นประจำ	ปฏิบัติ บ่อยครั้ง	ปฏิบัติ บางครั้ง	ไม่เคย ปฏิบัติ
กิโลเมตรต่อชั่วโมง นอกเขตชุมชน ไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง)				
11. ท่านปฏิบัติตามป้ายจราจร เช่น ป้ายหยุด ป้ายเตือนทางโค้ง				
12. ท่านไม่ขับซิ่งจักรยานยนต์ย้อนศร แม้ในระยะทางสั้นๆ				
13. ท่านขับซิ่งจักรยานยนต์ หลังจาก ดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์				
14. ท่านขับซิ่งจักรยานยนต์ ฝ่าฝืนสัญญาณไฟ จราจรสีแดงในบางสถานการณ์ เช่น ถ้าไม่มีรถ บนถนน				
15. เมื่อถึงทางแยก ท่านจะชะลอความเร็ว และเพิ่มความระมัดระวังเป็นพิเศษ				
16. ท่านขับซิ่งจักรยานยนต์ในขณะที่ร่างกาย เจ็บป่วย หรือไม่สบาย				
17. ท่านแฉวนหรือหัวหมวกกันน็อกขณะขับซิ่ง จักรยานยนต์				
18. ท่านเว้นระยะห่างขณะขับซิ่งจักรยานยนต์ จากรถคันหน้าขณะขับขี้อยู่เสมอ				
19. ท่านหลีกเลี่ยงการขับซิ่งจักรยานยนต์ ใกล้กับรถบรรทุกขนาดใหญ่				
20. ท่านลดความเร็วเมื่อขับซิ่งจักรยานยนต์ ผ่านบริเวณโรงเรียนหรือสถานศึกษา				

ภาคผนวก ง

ค่าคุณภาพเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

ตารางผลการประเมินแบบสอบถามของผู้เชี่ยวชาญ ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรม

ป้องกันอุบัติเหตุทางถนนจากการขับซี้รถจักรยานยนต์ ในประชาชนตำบลวาริชภูมิ อำเภวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร

รายการประเมิน	ระดับความคิดเห็น			ข้อเสนอแนะของ คณะกรรมการ
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	
ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบ แบบสอบถาม				
1. เพศ ☐ 1. ชาย ☐ 2. หญิง ☐ 3. เพศทางเลือก เช่น ชายรักชาย หญิงรักหญิง รักได้ทั้งชายทั้งหญิง	+1	+1	+1	
2. อายุ..... ปี	+1	+1	+1	- นับปีเต็ม เกิน 6 เดือน พิเศษ (ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 2)
3. สถานภาพสมรส ☐ 1. โสด ☐ 2. สมรส ☐ 3. หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่	+1	+1	+1	
4. ระดับการศึกษา ☐ 1. ต่ำกว่าประถมศึกษา ☐ 2. ประถมศึกษา ☐ 3. มัธยมศึกษาตอนต้น ☐ 4. มัธยมศึกษาตอนปลาย ☐ 5. ปวช./ปวส. ☐ 6. ปริญญาตรี ☐ 7. สูงกว่าปริญญาตรี	+1	+1	+1	

รายการประเมิน	ระดับความคิดเห็น			ข้อเสนอแนะของ คณะกรรมการ
	คนที่	คนที่	คนที่	

	1	2	3	
5. อาชีพ ☐ 1. ไม่ได้ทำงาน ☐ 2. รับจ้าง ☐ 3. ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ ☐ 4. เกษตรกร ☐ 5. ค้าขาย ☐ 6. อื่น ๆ ระบุ.....	+1	+1	+1	
6. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ระบุ.....บาท	+1	+1	+1	
7. ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ☐ 1. น้อยกว่า 1 ปี ☐ 2. 1-4 ปี ☐ 3. 5-9 ปี ☐ 4. มากกว่า 10 ปี	+1	+1	+1	- อาจจะต้องสอบถามก่อน ว่า มีประสบการณ์ในการขับขี่หรือไม่ (ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 1)
8. การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ (ต้องยังไม่หมดอายุ) ☐ 1. มี ☐ 2. ไม่มี	+1	+1	+1	
9. หมวกกันน็อก ☐ 1. มี ☐ 2. ไม่มี	+1	0	+1	- การมีหรือไม่มี มีผลต่ออุบัติเหตุหรือไม่ (ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 2)

รายการประเมิน	ระดับความคิดเห็น			ข้อเสนอแนะของ คณะกรรมการ
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	
10.ภาวะสุขภาพ 1. ปัญหาสายตา เช่น การมองเห็นไม่ชัด 2. ปวดเข่า 3. หูตึง หรือมีปัญหาการได้ยิน 4. โรคเบาหวาน 5. โรคความดันโลหิตสูง 6. อื่น ๆ ระบุ				- เปลี่ยนจากภาวะสุขภาพ เป็นปัญหาสุขภาพ โดยอาจจะ ตอบได้มากกว่า 1 ข้อ (ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 1) - เพิ่มโรคลมชัก , กล้ามเนื้อ หัวใจขาดเลือด (ผู้เชี่ยวชาญ คนที่3)
ส่วนที่ 2 สภาพรถจักรยานยนต์				
1. รถจักรยานยนต์ที่ท่านใช้ มีอายุ การใช้งาน ระบุ.....ปี	+1	+1	+1	
2. สภาพการใช้งานของรถจักรยานยนต์ (ระบบเบรก ระบบไฟ ยาง กระฉก) ☐ 1. ดีมาก (ไม่มีปัญหา ใช้งานได้ปกติ ทุกส่วนทั้งระบบเบรก ระบบไฟ ยาง กระฉก) ☐ 2. ดี (มีบางส่วนชำรุด แต่ไม่กระทบ ต่อการใช้งาน) ☐ 3. พอใช้ได้ (มีจุดต้องซ่อมแซม แต่ ยังสามารถขับขี่ได้) ☐ 4. ไม่ดีและอาจเกิดอันตราย (มีปัญหาชัดเจน ต้องซ่อมแซมหรือดูแล เพิ่มเติมก่อนใช้งาน หากนำไปใช้อาจ ก่อให้เกิดอันตราย)	+1	+1	+1	

รายการประเมิน	ระดับความคิดเห็น			ข้อเสนอแนะของ คณะกรรมการ
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	
ส่วนที่ 3 แบบสอบถามด้านปัจจัยด้าน สภาพถนนและสิ่งแวดล้อม				
1. สภาพพื้นผิวถนนเรียบและไม่มี หลุมบ่อ	+1	+1	+1	
2. การมีความกว้างของถนนหรือไหล่ ทางเพียงพอสำหรับการขับขี่				- น่าจะใช้คำว่า “เหมาะสม” แทนคำว่าเพียงพอ อาจใช้คำ ว่าความกว้างของถนนหรือ ไหล่ทางมีความเหมาะสมใน การขับขี่ (ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 1)
3. ไฟส่องสว่างข้างทางเพียงพอในเวลา กลางคืน	+1	+1	+1	
4. ป้ายจราจรและเครื่องหมายบนถนน มีความชัดเจน	+1	+1	+1	- เปลี่ยนจากมีความชัดเจน เป็น มองเห็นได้ชัดเจน (ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 1)
5. การมีจุดเสี่ยงอุบัติเหตุ เช่น โค้งอันตราย ทางแคบ	+1	+1	+1	
6. มีการบำรุงรักษาถนนอย่างสม่ำเสมอ	+1	+1	+1	
7. ความสะอาดของถนน ไม่มีเศษหิน ดิน โคลน น้ำยางพารา ฯลฯ)	+1	+1	+1	- เพิ่มข้อความ เช่น เป็นต้น ตัด ฯลฯ (ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 2)
8. สภาพแวดล้อมข้างถนนปลอดภัย ไม่มีต้นไม้กีดขวางทัศนวิสัยดี	+1	+1	+1	- เพิ่มข้อความ เช่น (ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 2)
9. การมีสัตว์เลื้อย เช่น สุนัข แมว วัวควาย วึ่งตัดหน้ารถขณะขับขี่	0	+1	+1	- ควรอธิบายคำถามให้ชัดเจน ขึ้น (ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 1)
10. สัญญาณไฟจราจรในบริเวณที่ จำเป็น ทำงานได้อย่างมีประสิทธิภาพ	+1	+1	+1	- ใช้คำว่า ทำงานได้ดีแทน ประสิทธิภาพ (ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 2)

รายการประเมิน	ระดับความคิดเห็น			ข้อเสนอแนะของ คณะกรรมการ
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	
ส่วนที่ 4 แบบสอบถามความรู้เกี่ยวกับ กฎหมายจราจร				
1. ผู้ขับขี่และผู้โดยสารจักรยานยนต์ต้อง สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง	+1	+1	+1	
2. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องมีใบอนุญาต ขับขี่ และต้องไม่หมดอายุ	+1	+1	+1	
3. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องหยุดรถให้ คนข้ามถนนบริเวณทางม้าลายทุกครั้ง	+1	+1	+1	
4. การจอดรถจักรยานยนต์ สามารถจอด บนทางเท้าสาธารณะได้	+1	+1	+1	
5. การขับขี่รถจักรยานยนต์ความเร็วเกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมงในเขตชุมชนถือว่า ผิดกฎหมาย	+1	+1	+1	
6. การขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยมี ปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ถือว่าผิดกฎหมาย	+1	+1	+1	
7. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สามารถบรรทุก ผู้โดยสารได้ไม่เกิน 1 คน	+1	+1	+1	
8. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ สามารถใช้ โทรศัพท์มือถือในขณะที่จอดรอสัญญาณไฟ แดงได้	+1	+1	+1	
9. การขับขี่รถจักรยานยนต์ย้อนศรสามารถ ทำได้หากไม่มีรถสวนทางมา	+1	+1	+1	
10. ผู้ขับขี่สามารถจอดรถในที่ห้ามจอดได้ หากไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจอยู่บริเวณนั้น	+1	+1	+1	

รายการประเมิน	ระดับความคิดเห็น			ข้อเสนอแนะของ คณะกรรมการ
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	
11. ผู้ที่ร่างกายพิการแต่สามารถขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ สามารถขอใบอนุญาตขับรถได้	+1	+1	+1	
12. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ต้องให้สัญญาณไฟเลี้ยวก่อนเลี้ยวหรือเปลี่ยนทิศทางไม่น้อยกว่า 30 เมตร	+1	+1	+1	
13. ไฟสัญญาณจราจรสีเหลืองหมายความว่าผู้ขับขี่สามารถเร่งความเร็วผ่านแยกได้	+1	+1	+1	
14. สัญญาณไฟจราจรสีเขียวหมายความว่าผู้ขับขี่สามารถไปต่อได้โดยไม่ต้องระวังสิ่งกีดขวาง	+1	+1	+1	
15. เครื่องหมายจราจรที่มีเส้นทึบคู่บนถนนหมายความว่า ห้ามแซงในทุกกรณี	+1	+1	+1	
16. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องใช้สัญญาณไฟเลี้ยวเมื่อมีการเปลี่ยนเลนหรือเลี้ยวทุกครั้ง	+1	+1	+1	
17. กฎหมายกำหนดให้รถจักรยานยนต์ที่วิ่งบนถนนต้องมีไฟหน้าและไฟท้ายที่สามารถใช้งานได้	+1	+1	+1	
18. ผู้ขับขี่ ต้องขับขี่รถจักรยานยนต์ในเลนซ้ายและต้องไม่ล้ำกึ่งกลางของเลน เว้นแต่เลนซ้ายมีสิ่งกีดขวางหรือถูกปิดการจราจร	+1	+1	+1	

รายการประเมิน	ระดับความคิดเห็น			ข้อเสนอแนะของ คณะกรรมการ
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	
 19. สัญญาณจราจร ดังกล่าว หมายถึง ห้าม กลับรถ ห้ามเลี้ยวซ้าย และห้ามเลี้ยวขวา	+1	+1	+1	
20. ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ ห้ามหยุดและจอด รถในทางเดินรถ บนสะพาน หรือตรงปาก ทางเข้าออกของอาคารหรือทางเดินรถ	+1	+1	+1	
ส่วนที่ 5 แบบสอบถามการรับรู้เกี่ยวกับ อุบัติเหตุทางถนน ตามแนวคิดแบบแผน ความเชื่อด้านสุขภาพ				
1. ฉันเชื่อว่าการขับขี่ด้วยความเร็วสูงหรือไม่ ปฏิบัติตามกฎจราจรเพิ่มโอกาสเสี่ยงต่อการ เกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน	+1	+1	+1	- เปลี่ยนจากคำว่า ฉัน เป็น ท่าน (ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 1)
2. ฉันตระหนักว่าการไม่สวมหมวกกันน็อก ขณะขับขี่อาจทำให้ได้รับบาดเจ็บรุนแรงหรือ เสียชีวิตหากเกิดอุบัติเหตุ	+1	+1	+1	เปลี่ยนจากคำว่า ฉัน เป็น ท่าน (ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 1)
3. ฉันรับรู้ว่าความเหนื่อยล้าหรือความ ประมาทขณะขับขี่เป็นปัจจัยที่เพิ่มความเสี่ยง ต่อการเกิดอุบัติเหตุ	+1	+1	+1	- เปลี่ยนจากคำว่า เป็น ปัจจัยที่ เป็น จะเป็นการ เพิ่มความเสี่ยงต่อการ เกิดอุบัติเหตุ (ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 1)

รายการประเมิน	ระดับความคิดเห็น			ข้อเสนอแนะของ คณะกรรมการ
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	
4. ฉันคิดว่าสภาพแวดล้อม เช่น ถนนที่ชำรุด การจราจรที่หนาแน่น หรือพฤติกรรมของผู้ใช้ถนนคนอื่น (เช่น การขับแข่งกระชั้นชิด ไม่เปิดไฟเลี้ยว) อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายขึ้น	0	+1	+1	- ขอคำถ้อยยาวไป ปรับให้สั้นกระชับขึ้น เช่น สภาพแวดล้อมที่ไม่เหมาะสม ได้แก่ถนนที่ชำรุด อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย (ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 1)
5. ฉันรับรู้สภาพอากาศ เช่น ฝนตก ถนนลื่น หรือหมอกหนา อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายขึ้น	+1	+1	+1	เปลี่ยนจากคำว่า ฉัน เป็น ท่าน (ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 1)
6. ฉันเชื่อว่าอุบัติเหตุทางถนนจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ อาจทำให้ได้รับบาดเจ็บรุนแรง พิการ หรือเสียชีวิต	+1	+1	+1	- ข้อที่ 6-10 เปลี่ยนจากคำว่า ฉัน เป็น ท่าน (ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 1)
7. ฉันตระหนักคิดว่าการเกิดอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์อาจทำให้ต้องรับโทษตามกฎหมาย เช่น ถูกปรับ หรือถูกดำเนินคดี	+1	+1	+1	- เปลี่ยนจากคำว่าตระหนัก เป็น คิดว่า น่าจะทำให้เข้าใจง่ายกว่า (ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 1)
8. ฉันรับรู้การประสบอุบัติเหตุอาจส่งผลกระทบต่อทางจิตใจ เช่น ทำให้เกิดความกลัวในการขับขี่ หรือสูญเสียความมั่นใจหากได้รับบาดเจ็บ จนสูญเสียภาพลักษณ์	+1	+1	+1	- เปลี่ยนชื่อความเป็น ท่าน คิดว่าการเกิดอุบัติเหตุอาจส่งผลกระทบต่อทางจิตใจ เช่น ทำให้เกิดความกลัวในการขับขี่ (ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 1)
9. ฉันคิดว่าหากฉันได้รับบาดเจ็บหรือพิการจากอุบัติเหตุ จะส่งผลกระทบต่อครอบครัว ทำให้เป็นภาระทางร่างกายและจิตใจต่อคนใกล้ชิด	+1	+1	+1	เปลี่ยนจากคำว่า ฉัน เป็น ท่าน (ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 1)

รายการประเมิน	ระดับความคิดเห็น			ข้อเสนอแนะของ คณะกรรมการ
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	
10. ฉันทระหนักอุบัติเหตุทางถนนอาจทางเศรษฐกิจ เช่น ค่ารักษาพยาบาลสูง การขาดงาน สูญเสียรายได้ หรือสร้างความเสียหายต่อบุคคลอื่นและทรัพย์สิน	+1	+1	+1	- เปลี่ยนข้อความให้กระชับเป็น ท่านคิดว่าหากเกิดอุบัติเหตุขึ้นกับตัวท่าน จะส่งผลกระทบต่อครอบครัว เช่น เกิดค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล (ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 1)
11. ฉันทันเชื่อว่าการสวมหมวกกันน็อกขณะขับขี่ช่วยลดความรุนแรงของการบาดเจ็บหากเกิดอุบัติเหตุ	+1	+1	+1	- เปลี่ยนจากคำว่า ฉันทัน เป็น ท่าน (ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 1) - เพิ่มข้อความบาดเจ็บที่ศีรษะ (ผู้เชี่ยวชาญคนที่3)
12. ฉันทระหนักการขับขี่ด้วยความเร็วที่เหมาะสม สามารถ โอกาสการเกิดอุบัติเหตุและช่วยเพิ่มความปลอดภัย	+1	+1	+1	- เปลี่ยนข้อความเป็น ท่านคิดว่าหากขับรถด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด จะช่วยลดอุบัติเหตุและช่วยเพิ่มความปลอดภัย (ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 1)
13. ฉันทันรับรู้ว่าการปฏิบัติตามกฎจราจร และใช้สัญญาณไฟเลี้ยวอย่างถูกต้องช่วยลดความเสี่ยงในการชนจากรถคันอื่น	+1	+1	+1	- เปลี่ยนจากคำว่า ฉันทัน เป็น ท่าน (ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 1)
14. ฉันทันคิดว่าการตรวจสอบสภาพรถก่อนขับขี่ เช่น ระบบเบรก ไฟส่องสว่าง และลมยาง สามารถช่วยป้องกันอุบัติเหตุจากรถเสียกะทันหัน	+1	+1	+1	- เปลี่ยนจากคำว่า ฉันทัน เป็น ท่าน (ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 1)

รายการประเมิน	ระดับความคิดเห็น			ข้อเสนอแนะของ คณะกรรมการ
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	
15. ฉันเห็นว่าการเข้าร่วมโครงการหรืออบรมเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนช่วยให้ได้รับความรู้และทักษะในการขับขี่ย่างปลอดภัยมากขึ้น	+1	+1	+1	- เปลี่ยนจากคำว่า ฉัน เป็น ท่าน (ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 1)
16. การตรวจสอบสภาพรถก่อนขับขี่ทำให้ฉันเสียเวลาและอาจมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมในการซ่อมบำรุง	+1	+1	+1	- ข้อที่ 16-20 เปลี่ยนจากคำว่า ฉัน เป็น ท่าน (ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 1)
17. การสวมหมวกนิรภัยทำให้ฉันรู้สึกไม่สะดวกสบายเมื่อขับขี่ เช่น รู้สึกร้อน อึดอัด หรือไม่สะดวกในการพกพา	+1	+1	+1	- เพิ่ม ขอบความ เมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ (ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 1)
18. ความเร่งรีบในการเดินทาง ทำให้บางครั้งฉันละเลยมาตรการความปลอดภัย เช่น ขับรถเร็วเกินกำหนด หรือฝ่าสัญญาณไฟแดง	+1	+1	+1	- เปลี่ยนข้อความ เป็น ความเร่งรีบในการเดินทาง ทำให้ท่านขับรถเร็วเกินกำหนด หรือฝ่าสัญญาณไฟแดง (ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 1)
19. ฉันคิดว่าการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่ไม่เข้มงวด ทำให้ฉันหรือคนรอบข้างไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร	+1	+1	+1	
20. ฉันเชื่อว่าอุบัติเหตุเป็นเรื่องของโชคชะตาหรือสิ่งที่เลี่ยงไม่ได้ ทำให้บางครั้งฉันไม่ให้ความสำคัญกับมาตรการป้องกันอุบัติเหตุ	0	+1	+1	- ตัดข้อความ ทำให้บางครั้งฉันไม่ให้ความสำคัญกับมาตรการป้องกันอุบัติเหตุ (ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 1)

รายการประเมิน	ระดับความคิดเห็น			ข้อเสนอแนะของ คณะกรรมการ
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	
ส่วนที่ 6 แบบสอบถามเกี่ยวกับ พฤติกรรมกำบังกันอุบัติเหตุ ทางถนน				
1. ท่านสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง เมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่ว่าจะ ทางไกล หรือทางไกล	+1	+1	+1	- ตัดคำว่าทุกครั้ง เพิ่มไม่ว่าจะ เดินทางไกล (ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 1)
2. ท่านเคยขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่ ใช้สัญญาณไฟเลี้ยวเมื่อเปลี่ยนเลน	+1	+1	+1	- ตัดคำว่า เคย (ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 1)
3. ท่านพกใบอนุญาตขับขี่ทุกครั้ง เมื่อต้องขับขี่รถจักรยานยนต์	+1	+1	+1	- น่าจะตัดคำว่าทุกครั้งออก เพราะจะทำให้เกิดความสับสน กับการปฏิบัติ (ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 1)
4. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ ด้วยความระมัดระวังเมื่อต้องขับผ่าน ทางแยกที่มีการจราจรหนาแน่น	+1	+1	+1	
5. ท่านหยุดรถในจุดที่ปลอดภัยทุกครั้ง เมื่อมีเหตุจำเป็นที่ต้องรับโทรศัพท์	+1	+1	+1	
6. ท่านเคยไม่หยุดพักเมื่อขับขี่ทางไกล จนเกิดอาการเหนื่อยล้า	0	+1	+1	- เปลี่ยนข้อความ เป็น ท่านขับขี่ รถจักรยานยนต์ด้วยอาการ เหนื่อยล้าโดยไม่ยอมหยุดพัก (ผู้เชี่ยวชาญคนที่1) - เปลี่ยนข้อความ เป็น ท่านไม่ หยุดพักเมื่อขับขี่ทางไกลแม้เกิด อาการเหนื่อยล้า (ผู้เชี่ยวชาญคนที่3)

รายการประเมิน	ระดับความคิดเห็น			ข้อเสนอแนะของ คณะกรรมการ
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	
7. ท่านขับขี้อย่างระมัดระวังเมื่อเข้าสู่ถนนที่มีการทำงานซ่อมแซมหรือปรับปรุง	+1	+1	+1	- ตัดคำว่า ทำงาน ออก (ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 1)
8. ท่านหลีกเลี่ยงการขับขี้อัตโนมัติ โดยตัดหน้ารถคันอื่นอย่างกระชั้นชิด	0	+1	+1	
9. ท่านตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ก่อนขับขี เช่น ระบบเบรก ไฟส่องสว่าง ไฟเลี้ยว ลมยาง และนำรถเข้าตรวจสอบหรือซ่อมบำรุงตามกำหนด	+1	+1	+1	
10. ท่านเคยขับขี้อัตโนมัติด้วยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด	+1	+1	+1	- อาจจะต่อระบุความเร็วว่าคือเท่าไร (ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 1)
11. ท่านปฏิบัติตามป้ายจราจร เช่น ป้ายหยุด ป้ายเตือนทางโค้ง	+1	+1	+1	
12. ท่านไม่ขับขี้อัตโนมัติย้อนศร แม่นในเส้นทางสั้นๆ	+1	+1	+1	- ปรับข้อความจาก เส้นทางสั้นๆ เป็น ระยะทางสั้นๆ (ผู้เชี่ยวชาญคนที่3)
13. ท่านเคยขับขี้อัตโนมัติหลังจากดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์	+1	+1	+1	- ตัดคำว่า เคย ออก (ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 1)
14. ท่านขับขี้อัตโนมัติฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรสีแดงในบางสถานการณ์ เช่น ถ้าไม่มีรถบนถนน	+1	+1	+1	
15. เมื่อถึงทางแยก ท่านจะชะลอความเร็ว และเพิ่มความระมัดระวังเป็นพิเศษ	+1	+1	+1	

รายการประเมิน	ระดับความคิดเห็น			ข้อเสนอแนะของ คณะกรรมการ
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3	
16. ท่านเคยฝืนขับขี่ในตอนที่ยังร่างกายเจ็บป่วย หรือไม่สบาย	+1	+1	+1	- ตัดคำว่า เคยฝืน และเพิ่มขับขี่รถจักรยานยนต์ (ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 1) - ปรับข้อความจาก ในตอนที่ขับรถ เป็น ในขณะที่ขับรถ (ผู้เชี่ยวชาญคนที่3)
17. ถ้าไม่สะดวก ท่านจะแขวนหรือหิ้วหมวกกันน็อคขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	0	+1	+1	- ปรับข้อความ เป็น ท่านแขวนหรือหิ้วหมวกกันน็อคขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ (ผู้เชี่ยวชาญคนที่ 1)
18. ท่านเว้นระยะห่างขณะขับขี่รถจักรยานยนต์จากรถคันหน้าขณะขับขี่อยู่เสมอ	+1	+1	+1	
19. ท่านหลีกเลี่ยงการขับขี่รถจักรยานยนต์ใกล้กับรถบรรทุกขนาดใหญ่	+1	+1	+1	
20. ท่านลดความเร็วเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ผ่านบริเวณโรงเรียนหรือสถานศึกษา	+1	+1	+1	

ตารางแบบสรุปลงการหาค่า IOC ของแบบสอบถามเพื่อการวิจัย ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมกำกวมกันอุบัติเหตุทางถนนจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ ในประชาชนตำบลวาริชภูมิ อำเภวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

รายการประเมิน	ระดับความคิดเห็น			ผลรวม	ค่า IOC	แปลผล
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3			
1. เพศ ☐ 1. ชาย ☐ 2. หญิง ☐ 3. เพศทางเลือก เช่น ชายรักชาย หญิงรักหญิง รักได้ทั้งชายทั้งหญิง	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
2 .อายุ..... ปี (ถ้าเกิน 6 เดือน บัดเศษเป็นปี)	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
3. สถานภาพสมรส ☐ 1. โสด ☐ 2. สมรส ☐ 3. หม้าย/หย่าร้าง/แยกกันอยู่	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
4. ระดับการศึกษา ☐ 1. ต่ำกว่าประถมศึกษา ☐ 2. ประถมศึกษา ☐ 3. มัธยมศึกษาตอนต้น ☐ 4. มัธยมศึกษาตอนปลาย ☐ 5. ปวช./ปวส. ☐ 6. ปริญญาตรี ☐ 7. สูงกว่าปริญญาตรี	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้

รายการประเมิน	ระดับความคิดเห็น			ผลรวม	ค่า IOC	แปลผล
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3			
5. อาชีพ ☐ 1. ไม่ได้ทำงา ☐ 2. รับจ้าง ☐ 3. ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ ☐ 4. เกษตรกร ☐ 5. ค้าขาย ☐ 6. อื่น ๆ ระบุ.....	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
6. รายได้เฉลี่ยต่อเดือน ระบุ.....บาท	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
7. ประสบการณ์ในการขับขี่ รถจักรยานยนต์ ☐ 1. น้อยกว่า 1 ปี ☐ 2. 1-4 ปี ☐ 3. 5-9 ปี ☐ 4. มากกว่า 10 ปี	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
8. การมีใบอนุญาตขับขี่ รถจักรยานยนต์ (ต้องยังไม่หมดอายุ) ☐ 1. มี ☐ 2. ไม่มี	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
9. หมวกกันน็อค ☐ 1. มี ☐ 2. ไม่มี	+1	0	+1	2	0.66	ใช้ได้
10. ปัญหาสุขภาพ 1. ปัญหาสายตา เช่น การมองเห็นไม่ชัด 2. ปวดเข่า 3. หูตึง หรือมีปัญหาการได้ยิน 4. โรคเบาหวาน 5. โรคความดันโลหิตสูง 6. โรคลมชัก 7. กล้ามเนื้อหัวใจขาดเลือด 8. อื่น ๆ ระบุ	0	+1	+1	2	0.66	ใช้ได้

ส่วนที่ 2 สภาพรถจักรยานยนต์

รายการประเมิน	ระดับความคิดเห็น			ผลรวม	ค่า IOC	แปลผล
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3			
1. รถจักรยานยนต์ที่ท่านใช้ มีอายุการใช้งาน ระบุ.....ปี	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
2. สภาพการใช้งานของ รถจักรยานยนต์ (ระบบเบรก ระบบไฟ ยาง กระบอก) ☐ 1. ดีมาก (ไม่มีปัญหา ใช้งานได้ ปกติทุกส่วนทั้งระบบเบรก ระบบไฟ ยาง กระบอก) ☐ 2. ดี (มีบางส่วนชำรุด แต่ไม่ กระทบต่อการใช้งาน) ☐ 3. พอใช้ได้ (มีจุดต้องซ่อมแซม แต่ยังสามารถขับขี่ได้) ☐ 4. ไม่ดีและอาจเกิดอันตราย (มีปัญหาชัดเจน ต้องซ่อมแซมหรือ ดูแลเพิ่มเติมก่อนใช้งาน หากนำไปใช้ อาจก่อให้เกิดอันตราย)	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้

ส่วนที่ 3 แบบสอบถามด้านปัจจัยด้านสภาพถนนและสิ่งแวดล้อม คำตอบ ดี พอใช้ ไม่ดี

รายการประเมิน	ระดับความคิดเห็น			ผลรวม	ค่า IOC	แปลผล
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3			
1. สภาพพื้นผิวถนนเรียบและ ไม่มีหลุมบ่อ	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
2. การมีความกว้างของถนนหรือไหล่ ทางที่มีความเหมาะสมสำหรับการขับขี่	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
3. ไฟส่องสว่างข้างทางเพียงพอในเวลา กลางคืน	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
4. ป้ายจราจรและเครื่องหมายบนถนน มองเห็นได้ชัดเจน	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
5. การมีจุดเสี่ยงอุบัติเหตุ เช่น โค้ง อันตราย ทางแคบ	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
6. มีการบำรุงรักษาถนนอย่าง สม่ำเสมอ	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
7. ความสะอาดของถนน เช่น ไม่มีเศษ หิน ดิน โคลน น้ำยางพารา	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
8. สภาพแวดล้อมข้างถนนปลอดภัย (ไม่มีต้นไม้กีดขวางทัศนวิสัยดี)	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
9. การมีสัตว์เลี้ยว เช่น สุนัข แมว วัว ควาย วิ่งตัดหน้ารถขณะขับขี่	0	+1	+1	2	0.66	ใช้ได้
10. สัญญาณไฟจราจรในบริเวณที่ จำเป็นต้องทำงานได้ดี	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้

ส่วนที่ 4 แบบสอบถามความรู้เกี่ยวกับกฎหมายจราจร คำตอบ ถูก ผิด ไม่แน่ใจ

รายการประเมิน	ระดับความคิดเห็น			ผลรวม	ค่า IOC	แปรผล
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3			
1. ผู้ขับขี่และผู้โดยสารจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
2. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องมีใบอนุญาตขับขี่ และต้องไม่หมดอายุ	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
3. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องหยุดรถให้คนข้ามถนนบริเวณทางม้าลายทุกครั้ง	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
4. การจอดรถจักรยานยนต์ สามารถจอดบนทางเท้าสาธารณะได้	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
5. การขับขี่รถจักรยานยนต์ความเร็วเกิน 80 กิโลเมตรต่อชั่วโมงในเขตชุมชนถือว่าผิดกฎหมาย	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
6. การขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยมีปริมาณแอลกอฮอล์ในเลือดเกิน 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ถือว่าผิดกฎหมาย	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
7. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์สามารถบรรทุกผู้โดยสารได้ไม่เกิน 1 คน	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
8. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ สามารถใช้โทรศัพท์มือถือในขณะที่จอดรอสัญญาณไฟแดงได้	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
9. การขับรถจักรยานยนต์ย้อนศรสามารถทำได้หากไม่มีรถสวนทางมา	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
10. ผู้ขับขี่สามารถจอดรถในที่ห้ามจอดได้หากไม่มีเจ้าหน้าที่ตำรวจอยู่บริเวณนั้น	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้

รายการประเมิน	ระดับความคิดเห็น			ผลรวม	ค่า IOC	แปรผล
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3			
11. ผู้ที่ร่างกายพิการแต่สามารถขี่รถจักรยานยนต์ได้ สามารถขอใบอนุญาตขับรถได้	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
12. ผู้ขี่รถจักรยานยนต์ ต้องให้สัญญาณไฟเลี้ยวก่อนเลี้ยวหรือเปลี่ยนทิศทางไม่น้อยกว่า 30 เมตร	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
13. ไฟสัญญาณจราจรสีเหลือง หมายความว่าผู้ขี่สามารถเร่งความเร็วผ่านแยกได้	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
14. สัญญาณไฟจราจรสีเขียว หมายความว่าผู้ขี่สามารถไปต่อได้โดยไม่ต้องระวังสิ่งกีดขวาง	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
15. เครื่องหมายจราจรที่มีเส้นทึบคู่บนถนน หมายความว่า ห้ามแซงในทุกกรณี	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
16. ผู้ขี่รถจักรยานยนต์ต้องใช้สัญญาณไฟเลี้ยวเมื่อมีการเปลี่ยนเลนหรือเลี้ยวทุกครั้ง	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
17. กฎหมายกำหนดให้รถจักรยานยนต์ที่วิ่งบนถนนต้องมีไฟหน้าและไฟท้ายที่สามารถ ใช้งานได้	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
18. ผู้ขี่ ต้องขี่รถจักรยานยนต์ในเลนซ้ายและต้องไม่ล้ำกึ่งกลางของเลน เว้นแต่เลนซ้าย มีสิ่งกีดขวางหรือถูกปิดการจราจร	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้

รายการประเมิน	ระดับความคิดเห็น			ผลรวม	ค่า IOC	แปรผล
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3			
 19. สัญญาณจราจร ดังกล่าว หมายถึง ห้ามกลับรถ ห้ามเลี้ยวซ้าย และห้ามเลี้ยวขวา	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
20. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ห้ามหยุดและจอดรถในทางเดินรถ บนสะพาน หรือตรงปากทางเข้าออกของอาคาร หรือทางเดินรถ	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้

ส่วนที่ 5 แบบสอบถามการรับรู้เกี่ยวกับอุบัติเหตุทางถนน ตามแนวคิดแบบแผนความเชื่อ
ด้านสุขภาพ โดยให้เลือกตอบ 5 ระดับ

รายการประเมิน	ระดับความคิดเห็น			ผลรวม	ค่า IOC	แปลผล
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3			
1. ท่านเชื่อว่าการขับขี่ด้วยความเร็วสูงหรือไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรเพิ่มโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
2. ท่านตระหนักว่าการไม่สวมหมวกกันน็อกขณะขับขี่อาจทำให้ได้รับบาดเจ็บรุนแรงหรือเสียชีวิตหากเกิดอุบัติเหตุ	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
3. ท่านรับรู้ความเหนื่อยล้าหรือความประมาทขณะขับขี่จะเป็นการเพิ่มความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
4. ท่านคิดว่าสภาพแวดล้อม เช่น ถนนที่ชำรุด การจราจรที่หนาแน่น หรือพฤติกรรมของผู้ใช้ถนนคนอื่น อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายขึ้น	0	+1	+1	3	0.66	ใช้ได้
5. ท่านรับรู้สภาพอากาศ เช่น ฝนตก ถนนลื่น หรือหมอกหนา อาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายขึ้น	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
6. ท่านเชื่อว่าหากเกิดอุบัติเหตุทางถนนจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อาจทำให้ได้รับบาดเจ็บรุนแรง พิการ หรือเสียชีวิต	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้

รายการประเมิน	ระดับความคิดเห็น			ผลรวม	ค่า IOC	แปรผล
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3			
7. ท่านคิดว่าการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์อาจทำให้ต้องรับโทษตามกฎหมาย เช่น ถูกปรับ หรือ ถูกดำเนินคดี	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
8. ท่านคิดว่าการเกิดอุบัติเหตุอาจส่งผลกระทบทางจิตใจ เช่น ทำให้เกิดความกลัวในการขับขี หรือสูญเสียความมั่นใจหากได้รับบาดเจ็บ	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
9. ฉันคิดว่าหากฉันได้รับบาดเจ็บหรือพิการจากอุบัติเหตุ จะส่งผลกระทบต่อครอบครัว ทำให้เป็นภาระทางร่างกายและจิตใจต่อคนใกล้ชิด	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
10. ท่านคิดว่าหากเกิดอุบัติเหตุขึ้นกับตัวท่าน จะส่งผลกระทบต่อครอบครัว เช่น เกิดค่าใช้จ่ายในการรักษาพยาบาล	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
11. ท่านเชื่อว่าการสวมหมวกกันน็อกขณะขับขีช่วยลดความรุนแรงของการบาดเจ็บที่ศีรษะหากเกิดอุบัติเหตุ	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
12. ท่านคิดว่าหากขับขีรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วตามที่กฎหมายกำหนด จะช่วยลดอุบัติเหตุและช่วยเพิ่มความปลอดภัย	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
13. ท่านเชื่อว่าการปฏิบัติตามกฎจราจรและใช้สัญญาณไฟเลี้ยวอย่างถูกต้องช่วยลดความเสี่ยงในการชนจากรถคันอื่น	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้

รายการประเมิน	ระดับความคิดเห็น			ผลรวม	ค่า IOC	แปลผล
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3			
14. ท่านคิดว่าการตรวจสอบสภาพรถก่อนขับขี่ เช่น ระบบเบรก ไฟส่องสว่าง และลมยาง สามารถช่วยป้องกันอุบัติเหตุจากรถเสียกะทันหัน	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
15. ท่านเห็นว่าการเข้าร่วมโครงการหรืออบรมเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุทางถนนช่วยให้ได้รับความรู้และทักษะในการขับขี่อย่างปลอดภัยมากขึ้น	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
16. การตรวจสอบสภาพรถก่อนขับขี่ทำให้ท่านเสียเวลาและอาจมีค่าใช้จ่ายเพิ่มเติมในการซ่อมบำรุง	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
17. การสวมหมวกนิรภัยทำให้ท่านรู้สึกไม่สะดวกสบายเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ เช่น รู้สึกร้อน อึดอัดหรือไม่สะดวกในการพกพา	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
18. ความเร่งรีบในการเดินทาง ทำให้ท่านขับรถเร็วเกินกำหนด หรือฝ่าสัญญาณไฟแดง	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
19. ท่านคิดว่าการบังคับใช้กฎหมายจราจรที่ไม่เข้มงวด ทำให้ฉันหรือคนรอบข้างไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
20. ท่านเชื่อว่าอุบัติเหตุเป็นเรื่องของโชคชะตาหรือสิ่งที่เลี่ยงไม่ได้	0	+1	+1	2	0.66	ใช้ได้

ส่วนที่ 6 แบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยให้เลือกตอบ 4 ระดับ

รายการประเมิน	ระดับความคิดเห็น			ผลรวม	ค่า IOC	แปลผล
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3			
1. ท่านสวมหมวกนิรภัยเมื่อขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่ว่าจะเดินทางไกลหรือทางใกล้	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
2. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์โดยไม่ใช้สัญญาณไฟเลี้ยวเมื่อเปลี่ยนเลน	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
3. ท่านพกใบอนุญาตขับขี่ เมื่อต้องขับรถจักรยานยนต์	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
4. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความระมัดระวังเมื่อต้องขับผ่านทางแยกที่มีการจราจรหนาแน่น	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
5. ท่านหยุดรถในจุดที่ปลอดภัยทุกครั้งเมื่อมีเหตุจำเป็นที่จะต้องรับโทรศัพท์	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
6. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยอาการเหนื่อยล้าโดยไม่ยอมหยุดพัก	0	+1	+1	2	0.66	ใช้ได้
7. ท่านขับขี่อย่างระมัดระวังเมื่อเข้าสู่ถนนที่มีการซ่อมแซมหรือปรับปรุง	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
8. ท่านหลีกเลี่ยงการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยตัดหน้ารถคันอื่นอย่างกระชั้นชิด	0	+1	+1	2	0.66	ใช้ได้
9. ท่านตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ก่อนขับขี่ เช่น ระบบเบรก ไฟส่องสว่าง ไฟเลี้ยว ลมยาง และนำรถเข้าตรวจสอบหรือซ่อมบำรุงตามกำหนด	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้

รายการประเมิน	ระดับความคิดเห็น			ผลรวม	ค่า IOC	แปรผล
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3			
10. ท่านขับขีรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด (ในเขตชุมชน ไม่เกิน 60 กิโลเมตรต่อชั่วโมง นอกเขตชุมชน ไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง)	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
11. ท่านปฏิบัติตามป้ายจราจร เช่น ป้ายหยุด ป้ายเตือนทางโค้ง	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
12. ท่านไม่ขับขีรถจักรยานยนต์ย้อนศร แม้ในระยะทางสั้นๆ	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
13. ท่านขับขีรถจักรยานยนต์ หลังจากดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
14. ท่านขับขีรถจักรยานยนต์ ฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจรสีแดงในบางสถานการณ์ เช่น ถ้าไม่มีรถบนถนน	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
15. เมื่อถึงทางแยก ท่านจะชะลอความเร็ว และเพิ่มความระมัดระวังเป็นพิเศษ	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
16. ท่านขับขีรถจักรยานยนต์ในขณะที่ร่างกายเจ็บป่วย หรือไม่สบาย	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
17. ท่านแขวนหรือหิ้วหมวกกันน็อกขณะขับขีรถจักรยานยนต์	0	+1	+1	2	0.66	ใช้ได้
18. ท่านเว้นระยะห่างขณะขับขีรถจักรยานยนต์จากรถคันหน้าขณะขับขีอยู่เสมอ	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้
19. ท่านหลีกเลี่ยงการขับขีรถจักรยานยนต์ใกล้กับรถบรรทุกขนาดใหญ่	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้

รายการประเมิน	ระดับความคิดเห็น			ผลรวม	ค่า IOC	แปรผล
	คนที่ 1	คนที่ 2	คนที่ 3			
20. ทานลดความเร็วเมื่อขับขี่ รถจักรยานยนต์ผ่านบริเวณโรงเรียน หรือสถานศึกษา	+1	+1	+1	3	1.00	ใช้ได้

มหาวิทยาลัยราชภัฏสุราษฎร์ธานี

ภาคผนวก จ

หนังสือรับรองจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์



COE NO. 008/2568

IEC NO. HE67-090

คณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร

ขอรับรองว่าโครงการวิจัยเรื่อง : ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางถนน จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ในประชาชน ตำบลวาริชภูมิ อำเภวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร (Factors Influencing Road Accident Prevention Behavior in Motorcycle Riders in Waritchaphum Subdistrict, Waritchaphum District, Sakon Nakhon Province.)

หัวหน้าโครงการวิจัย : นายธีรสิทธิ์ แดงน้อย

ผู้ร่วมโครงการวิจัย : ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ณิรณช วรรณสง

หน่วยงานต้นสังกัด : สาขาวิชาสาธารณสุขศาสตร์ คณะวิทยาศาสตร์และเทคโนโลยี

เอกสารที่รับทราบ

- | | |
|--|---------------------------------------|
| 1. แบบขอรับการพิจารณาจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ | ฉบับที่ 1 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน 2567 |
| 2. แบบฟอร์มโครงการวิจัย | ฉบับที่ 2 ลงวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2568 |
| 3. ประวัติผู้วิจัย/ผู้ร่วมวิจัย | ฉบับที่ 1 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน 2567 |
| 4. แบบแจ้งผลประโยชน์ทับซ้อน | ฉบับที่ 1 ลงวันที่ 28 พฤศจิกายน 2567 |
| 5. เอกสารชี้แจงอาสาสมัครที่เข้าร่วมโครงการวิจัย | ฉบับที่ 2 ลงวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2568 |
| 6. แบบแสดงความยินยอมให้ทำการวิจัยจากอาสาสมัคร
(สำหรับอาสาสมัครอายุ 18 ปีขึ้นไป) | ฉบับที่ 2 ลงวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2568 |
| 7. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย คือ แบบสอบถาม | ฉบับที่ 2 ลงวันที่ 18 กุมภาพันธ์ 2568 |

ได้ผ่านการรับทราบจากคณะกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร โดยยึดหลักพื้นฐานของหลักจริยธรรมการวิจัยสากล

รับทราบ ณ 25 กุมภาพันธ์ 2568

วันหมดอายุ 24 กุมภาพันธ์ 2569

สุภาวณี คุปตะบุตร
(นางสาวสุภาวณี คุปตะบุตร)

ประธานกรรมการจริยธรรมการวิจัยในมนุษย์
มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร

ทั้งนี้ การรับทราบนี้มีเงื่อนไขดังที่ระบุไว้ด้านหลังทุกข้อ

ประวัติย่อของผู้วิจัย

ประวัติย่อของผู้วิจัย

ชื่อ สกุล	นายธีรสิทธิ์ แดงน้อย
วัน เดือน ปีเกิด	25 สิงหาคม 2533
สถานที่อยู่ปัจจุบัน	121 หมู่ 14 ตำบลปลาไหล อำเภовาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร รหัสไปรษณีย์ 47150 โทรศัพท์ 098-1086772
ตำแหน่งปัจจุบัน	นักสาธารณสุขปฏิบัติการ
สถานที่ทำงาน	โรงพยาบาลวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร
ประวัติการศึกษา	
พ.ศ. 2548	มัธยมศึกษาตอนต้น โรงเรียนสกลราชวิทยานุกูล อำเภอเมือง จังหวัดสกลนคร
พ.ศ. 2552	มัธยมศึกษาตอนปลาย โรงเรียนมัธยมวาริชภูมิ อำเภовาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร
พ.ศ. 2556	ปริญญาวิทยาศาสตรบัณฑิต (วทบ.)
พ.ศ. 2568	ปริญญาสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต (ส.ม.) สาขาวิชาสาธารณสุขศาสตร์ มหาวิทยาลัยราชภัฏสกลนคร
ประวัติการทำงาน	
พ.ศ. 2556	นักวิชาการสาธารณสุข กลุ่มงานควบคุมโรคติดต่อ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดหนองคาย
พ.ศ. 2557	นักวิชาการสาธารณสุข กลุ่มงานบริการด้านปฐมภูมิและองค์รวม โรงพยาบาลวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร
พ.ศ. 2563	นักวิชาการสาธารณสุขปฏิบัติการ กลุ่มงานบริการด้านปฐมภูมิและองค์รวม โรงพยาบาลวาริชภูมิ จังหวัดสกลนคร