

พฤติกรรมกำรป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์
ของนักศึกษาวิตยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช

นายพงษ์พิศุทธิ์ ช่วยชู



วิทยานิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรปริญญาศิลปศาสตรมหาบัณฑิต
วิชาเอกการพัฒนาครอบครัวและสังคม สาขาวิชามนุษยนิเวศศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช
พ.ศ. 2562

Accident Preventive Behaviors from Driving Motorcycles
of Nakhon Si Thammarat Technical College Students

Mr.Pongpisit Chuaychoo



A Thesis Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for
the Degree of Master of Arts in Family and Social Development

School of Human Ecology

Sukhothai Thammathirat Open University

2019

หัวข้อวิทยานิพนธ์ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา
วิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช

ชื่อและนามสกุล นายพงษ์พิศณุ ้วยชู

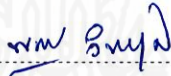
วิชาเอก การพัฒนาครอบครัวและสังคม

สาขาวิชา มนุษยนิเวศศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

อาจารย์ที่ปรึกษา 1. รองศาสตราจารย์ ดร.รัชนีกร โชติชัยสฤติย์
2. ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สุนิสา จัยม่วงศรี


วิทยานิพนธ์นี้ ได้รับความเห็นชอบให้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรระดับปริญญาโท เมื่อวันที่ 25 กุมภาพันธ์ 2563

คณะกรรมการสอบวิทยานิพนธ์


..... ประธานกรรมการ
(รองศาสตราจารย์พูนศิริ วัจนะภูมิ)


..... กรรมการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.รัชนีกร โชติชัยสฤติย์)


..... กรรมการ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สุนิสา จัยม่วงศรี)


..... ประธานกรรมการบัณฑิตศึกษา
(รองศาสตราจารย์ ดร.สมพร พุทธาพิทักษ์ผล)

ชื่อวิทยานิพนธ์ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา
วิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช

ผู้วิจัย นายพงษ์พิสิฐ ่วยชู **รหัสนักศึกษา** 2567000217 **ปริญญา** ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต
(การพัฒนาครอบครัวและสังคม) **อาจารย์ที่ปรึกษา** 1) รองศาสตราจารย์ ดร.รัชนิกร โชติชัยสถิตย์
2) ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สุนิสา จัยม่วงศรี **ปีการศึกษา** 2562

บทคัดย่อ

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อ (1) ศึกษาาระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช (2) เปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ที่มีระดับชั้นที่ศึกษา ที่พักอาศัยและประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกัน และ (3) ศึกษาแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช

การวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจ ประชากรเป็นนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ภาคการศึกษาที่ 2 ปีการศึกษา 2561 ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ใช้การสุ่มตัวอย่างแบบสองขั้นตอน คือแบบแบ่งชั้นและระบบง่าย ได้ตัวอย่างจำนวน 304 คน เครื่องมือที่ใช้เป็นแบบสอบถามที่ผู้วิจัยสร้างขึ้น สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลคือ ค่าความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน การวิเคราะห์ความแปรปรวนทางเดียวและหาค่าความแตกต่างของค่าเฉลี่ยรายคู่ด้วยวิธีของเซฟเฟ

ผลการวิจัย พบว่า (1) พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช โดยรวม อยู่ในระดับปานกลาง (2) นักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ที่มีระดับชั้นที่ศึกษาต่างกัน พบว่า ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 นักศึกษาที่พักอาศัยต่างกัน พบว่า ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 และประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน พบว่า ด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 (3) แนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่ครอบครัวมีบทบาทสำคัญในการหล่อหลอม สร้างเสริมคุณภาพชีวิตของนักศึกษา มีพฤติกรรมการขับขี่ให้ประพฤติปฏิบัติตามกฎหมายจราจรอย่างเข้มงวด

คำสำคัญ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์นักศึกษาวิทยาลัยเทคนิค

Thesis title: Accident Preventive Behaviors from Driving Motorcycles of Nakhon Si Thammarat Technical College Students

Researcher: Mr.Pongpisit Chuaychoo; **ID:** 2567000217; **Degree:** Master of Arts (Family and Social Development); **Thesis advisors:** 1) Dr.Rutchaneekorn Chotechaisathit, Associate professor; 2) Dr.Sunisa Juimuangsri, Assistance professor;

Academic Year: 2019

Abstract

The objectives of this research were (1) to study accident preventive behaviors from driving motorcycles of Nakhon Si Thammarat technical college students; (2) to compare accident preventive behaviors from driving motorcycles of Nakhon Si Thammarat technical college students according to different levels of education, residences and experiences of driving motorcycles and (3) to study guidelines for promoting accident preventive behaviors from driving motorcycles of Nakhon Si Thammarat technical college students. This study employed a survey research method. Population of this research were Nakhon Si Thammarat technical college students who drove motorcycles and studied in second semester of 2018 academic year. The samples total of 304 students were selected using two-stage sampling technique which were stratified sampling and simple random sampling techniques. The research instrument was a questionnaire constructed by the researcher. Statistics used for data analysis were frequency, percentage, mean, standard deviation, one-way anova and the Scheffe's method.

The study found that (1) overall, accident preventive behaviors from driving motorcycles of Nakhon Si Thammarat technical college students were at the moderate level; (2) Nakhon Si Thammarat technical college students who studied at different levels of education perceived differently of risks for accidents at the .05 level of statistical significance; students who had different residences also perceived differently of risks for accidents at the .05 level of statistical significance and students who had different experiences of driving motorcycles perceived differently of severity of accidents at the .05 level of statistical significance and 3) guidelines for promoting accident preventive behaviors of driving motorcycles of technical college students were that families had important roles in socializing and promoting quality of life of students for having safe driving behaviors by strictly following the traffic laws.

Keywords: Accident preventive behaviors, Driving motorcycles, Technical college students

กิตติกรรมประกาศ

วิทยานิพนธ์ เรื่อง พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่จักรยานยนต์ของ นักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช สำเร็จด้วยดี เพราะความเมตตาของ รองศาสตราจารย์ ดร.รัชนิกร โชติชัยสถิตย์ ประธานกรรมการที่ปรึกษา และผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สุนิสา จุ้ยม่วงศรี กรรมการที่ปรึกษา ทั้ง 2 ท่าน ได้กรุณาให้คำแนะนำปรึกษา และปรับปรุงแก้ไข ทำให้วิทยานิพนธ์นี้ สำเร็จตามแนวทางที่ถูกต้อง จึงขอขอบคุณในเมตตาจิตของคณะกรรมการทุกท่านไว้ ณ โอกาสนี้

ขอขอบคุณ .เจ้าหน้าที่ศูนย์บัณฑิตศึกษา ที่ได้เป็นภาระธุระคอยอำนวยความสะดวก ทุกอย่าง ขอขอบคุณเจ้าหน้าที่ห้องสมุด มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ที่ได้อำนวยความสะดวกในการค้นคว้าเอกสาร และงานวิจัยเพื่อใช้ประกอบในการทำวิทยานิพนธ์

บุญกุศลอันเกิดจากการทำวิทยานิพนธ์นี้ ขอน้อมถวายเป็นพุทธานุชา ธรรมบูชา สังฆบูชา และขอบุญกุศลอันเกิดจากความตั้งใจในการทำวิทยานิพนธ์ จงบังเกิดมีแก่ บิดา มารดา ครูอาจารย์ และผู้มีพระคุณทุกท่าน ทั้งที่ยังมีชีวิตอยู่ และทั้งที่ล่วงลับไปแล้ว トラบสิ้นกาลนาน.

นายพงษ์พิสิฐ ชาญชู
กุมภาพันธ์ 2563



สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
กิตติกรรมประกาศ.....	ฉ
สารบัญตาราง.....	ณ
สารบัญภาพ.....	ญ
บทที่ 1 บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	3
สมมติฐานของการวิจัย.....	3
กรอบแนวคิดของการวิจัย.....	3
ขอบเขตของการวิจัย.....	4
นิยามศัพท์เฉพาะที่ใช้ในการวิจัย.....	5
ประโยชน์ที่ได้รับ.....	6
บทที่ 2 การทบทวนวรรณกรรม.....	7
ความหมายและความสำคัญของครอบครัว.....	7
แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับพฤติกรรม.....	12
แนวคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการจราจรและพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522.....	15
พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์.....	16
บริบทของพื้นที่ ที่ศึกษาวิจัย.....	27
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	33
บทที่ 3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	37
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	37
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	38
การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	39
การวิเคราะห์ข้อมูล.....	39
บทที่ 4 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล.....	41
ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามประกอบด้วย ระดับชั้นที่ศึกษา ที่พักอาศัย และประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์.....	41
ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช.....	42

สารบัญ (ต่อ)

	หน้า
ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการ ขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช โดยจำแนกตามระดับการศึกษา ที่พักอาศัย และประสบการณ์ การขับขี่รถจักรยานยนต์.....	47
ตอนที่ 4 ผลการเปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่ รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ที่มีระดับชั้น ที่ศึกษา ที่อยู่อาศัย และประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ ต่างกัน	52
ตอนที่ 5 ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ เกี่ยวกับพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา วิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช.....	61
บทที่ 5 สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ	64
สรุปผลการวิจัย.....	64
อภิปรายผล.....	68
ข้อเสนอแนะ	70
บรรณานุกรม.....	72
ภาคผนวก.....	77
ก รายนามผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือ	78
ข หนังสือขอความอนุเคราะห์เป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือเพื่อการวิจัย	80
ค หนังสือขอความอนุเคราะห์เก็บข้อมูลเพื่อการวิจัย.....	84
ง แบบสอบถามเพื่อการวิจัย.....	86
ประวัติผู้วิจัย.....	91

สารบัญตาราง

	หน้า
ตารางที่ 3.1 จำนวนนักศึกษา และกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับชั้นเรียน	37
ตารางที่ 4.1 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล	41
ตารางที่ 4.2 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับพฤติกรรมกรป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช โดยรวม.....	43
ตารางที่ 4.3 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับพฤติกรรมกรป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ด้านความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจร พ.ศ. 2522.....	43
ตารางที่ 4.4 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับพฤติกรรมกรป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ.....	44
ตารางที่ 4.5 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับพฤติกรรมกรป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ	45
ตารางที่ 4.6 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับพฤติกรรมกรป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ด้านการรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ.....	45
ตารางที่ 4.7 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานและระดับพฤติกรรมกรป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร	46
ตารางที่ 4.8 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พฤติกรรมกรป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซึ่ รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช จำแนกตาม ระดับชั้นที่ศึกษาที่อยู่อาศัย และประสบการณ์การขับซึ่รถจักรยานยนต์ต่างกัน	48
ตารางที่ 4.9 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับพฤติกรรมกรป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช จำแนกตามที่พักอาศัย.....	49
ตารางที่ 4.10 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับพฤติกรรมกรป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช จำแนกตามระดับประสบการณ์การขับซึ่รถจักรยานยนต์.....	51
ตารางที่ 4.11 ผลการเปรียบเทียบพฤติกรรมกรป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซึ่ รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ที่มีระดับชั้น ที่ศึกษาที่อยู่อาศัยและประสบการณ์การขับซึ่รถจักรยานยนต์ต่างกัน.....	52

สารบัญตาราง (ต่อ)

	หน้า
ตารางที่ 4.22 การเปรียบเทียบความแตกต่าง ของค่าเฉลี่ยรายคู่ระหว่างพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิค นครศรีธรรมราชโดยรวมที่มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน	59
ตารางที่ 4.23 การเปรียบเทียบความแตกต่าง ของค่าเฉลี่ยรายคู่ระหว่างพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิค นครศรีธรรมราช ด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุที่มี ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน.....	60
ตารางที่ 4.24 การเปรียบเทียบความแตกต่าง ของค่าเฉลี่ยรายคู่ระหว่างพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิค นครศรีธรรมราช ด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสารที่มีประสบการณ์ การขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน	60
ตารางที่ 4.25 ความถี่และร้อยละของข้อเสนอแนะเกี่ยวกับพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช	61



ฉ

สารบัญภาพ

ภาพที่ 1.1 กรอบแนวคิดการวิจัย.....	หน้า 4
------------------------------------	--------



บทที่ 1

บทนำ

1. ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในประเทศไทย การประสบอุบัติเหตุทางท้องถนนเป็นสาเหตุสำคัญของการเสียชีวิตของคนไทยในยุคปัจจุบัน ในแต่ละปี ประเทศไทยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนเฉลี่ยปีละ 13,000 คน หรือวันละ 35 คน (ศาสตราจารย์ ภูริภัทสรกุล, 2550) และมีแนวโน้มจะเพิ่มเป็นสองเท่าในช่วงเทศกาลสงกรานต์ และปีใหม่โดยพบว่า 1 ใน 3 ของผู้เสียชีวิตเป็นกำลังหลักของครอบครัว และร้อยละ 30 ของผู้บาดเจ็บมีอายุต่ำกว่า 20 ปี และแต่ละปีมีผู้พิการรายใหม่กว่า 5,000 ราย นอกจากนี้ยังพบว่า ร้อยละ 80 ของอุบัติเหตุที่เกิดบนท้องถนนเป็นรถจักรยานยนต์ทำให้มีผู้บาดเจ็บรุนแรง และเสียชีวิตจาก รถจักรยานยนต์ถึง 8,000 คน ต่อปี โดยแนวโน้มของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เป็นกลุ่มเยาวชนที่เสียชีวิต โดยผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 20-24 ปี คิดเป็นร้อยละ 31.7 รองลงมา ได้แก่ กลุ่มอายุระหว่าง 15-19 ปี คิดเป็นร้อยละ 28.9 ประเทศไทย แต่ละปีมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรสูงเป็นอันดับที่ 2 ของประเทศ (สำนักนโยบายและแผนงานสาธารณสุข, 2558)

ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมเสี่ยงของวัยรุ่นผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า พฤติกรรมการขับขี่ที่ก้าวร้าว การขับขี่ด้วยความเร็วสูง ความคึกคะนอง ไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ วัยรุ่นนั่งรถจักรยานยนต์ที่มีผู้ขับขี่ดื่มแอลกอฮอล์ แม้รัฐบาลจะกำหนดนโยบายออกมาเพื่อป้องกันควบคุมอุบัติเหตุแล้วก็ตาม แต่จำนวนผู้บาดเจ็บ และเสียชีวิตกลับทวีเพิ่มจำนวนสูงขึ้นเรื่อย ๆ หลายหน่วยงานของรัฐได้ให้ความสำคัญกับปัญหาดังกล่าวพร้อมทั้งร่วมกันหามาตรการป้องกันโดย กำหนดให้ความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระแห่งชาติ พร้อมทั้งมอบหมายให้หน่วยงานหลัก และหน่วยงานร่วมรับผิดชอบรับผิดชอบดำเนินการตามยุทธศาสตร์ของแผนแม่บท และให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการให้สอดคล้องกับแผนแม่บทความปลอดภัย และพิจารณาปรับแผนปฏิบัติการของหน่วยงานในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป ซึ่งแผนปฏิบัติการป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนนมุ่งเน้นการดำเนินงานตามกรอบแนวทางของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนที่มุ่งสู่วิสัยทัศน์บนถนน “ทุกชีวิตปลอดภัยตามมาตรฐานสากล” และมุ่งลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนน

จากสถานะในปัจจุบันประเทศไทยยุค 4.0 การแข่งขันช่วงชิงความได้เปรียบในเชิงธุรกิจ การเข้าถึงกลุ่มเป้าหมายจึงถูกนำมาใช้เพื่อสร้างแรงจูงใจ โดยเฉพาะอย่างยิ่งธุรกิจเกี่ยวกับรถจักรยานยนต์ เข้ามามีบทบาทในการดำเนินชีวิตประจำวัน การคมนาคม การสัญจรของคนในเมือง ที่มีการจราจรหนาแน่น และติดขัดของถนนในเมืองใหญ่ ๆ การตลาดเทคนิคการขายสินค้ามีโปรโมชั่นลดแลกแจกแถม จึงง่ายต่อการครอบครอง หลายคนจึงปรารถนาอยากได้ใคร่มี โดยเฉพาะอย่างยิ่งกลุ่มลูกค้าที่เป็นพนักงานบริษัท หรือบุคคลทั่วไป และกลุ่มนักเรียน นักศึกษา ที่มีความจำเป็นต้องใช้ขับขี่ในชีวิตประจำวัน เนื่องจากทุกคนเข้าถึงได้ง่าย เพราะไม่ต้องมีผู้ค้ำประกัน หรือไม่มีแม้กระทั่ง เงินคาวน และจากสถิติของการเกิดอุบัติเหตุบนถนน (สำนักอำนวยการความปลอดภัยทางหลวง, 2557) ยานพาหนะที่ประสบอุบัติเหตุมากที่สุด คือ

รถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 82.25 ของยานพาหนะทั้งหมด (กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข, 2557)

ศูนย์ปฏิบัติการร่วมป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนน ช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2560 จังหวัดนครศรีธรรมราช โดยสำนักงานป้องกัน และบรรเทาสาธารณภัยจังหวัดนครศรีธรรมราช ได้สรุปข้อมูลสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ 2560 ประจำวันที่ 14 เมษายน 2560 ซึ่งเป็นวันที่สี่ของการรณรงค์ ในช่วง“ขับรถมีน้ำใจ รักษาวินัยจราจร” ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุด คือ จักรยานยนต์ พุทธิกรรมเสียง และสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุสูงสุดเกิดจากเมาสุรา ทักษะวิสัยไม่ดี และสิ่งกีดขวาง และสภาพถนนตามลำดับ

อุบัติเหตุที่เกิดอุบัติเหตุสูงสุดจากยานพาหนะ ได้แก่ รถจักรยานยนต์ พุทธิกรรมเสียง ส่งผลทำให้ประเทศชาติต้องสูญเสียงบประมาณ และทรัพยากรบุคคล โดยเฉพาะนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิค นครศรีธรรมราช จัดอยู่ในกลุ่มวัยรุ่นที่กำลังศึกษาเล่าเรียน และวัยแรงงานที่เป็นกำลังสำคัญของประเทศชาติในอนาคต เนื่องจากพุทธิกรรมการขับขี่วัยรุ่นมีความสามารถในการประเมินสถานการณ์ที่เป็นอันตรายจากการจราจรอยู่ในระดับต่ำ แต่มีการประเมินทักษะในการขับขี่ของตนเองไว้สูง ทำให้มีโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรสูง (Deery 1999) อีกทั้งผลการศึกษา พบว่า สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุกว่าร้อยละ 95 มาจากปัจจัยด้านบุคคล (Sabey and Taylor 1980) โดยเฉพาะอย่างยิ่งพุทธิกรรมการขับขี่ของกลุ่มวัยรุ่น ซึ่งเป็นช่วงวัยศึกษาคะนอง ชอบความตื่นเต้นท้าทาย และต้องการหาประสบการณ์ที่มีความเสี่ยง จึงมีพุทธิกรรมการขับขี่ด้วยความประมาท การไม่สวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ การดื่มของมึนเมา การฝ่าฝืนการจราจรขณะขับขี่ และการขับขี่ด้วยความเร็วสูง จากสถานการณ์ปัจจุบันในการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ อัตราการเกิดอุบัติเหตุที่ส่งผลให้เกิดการบาดเจ็บส่วนใหญ่เป็นเพศชาย และมีอัตราที่สูงกว่าเพศหญิง ส่วนใหญ่อยู่ในช่วงอายุเฉลี่ยระหว่าง 16-25 ปี

นักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ซึ่งอยู่ในช่วงหัวเลี้ยวหัวต่อของชีวิตวัยรุ่น (อดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์, 2551) ในการป้องกันเพื่อลดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ลงนั้น สามารถกระทำได้โดยการปรับเปลี่ยนพุทธิกรรมของผู้ขับขี่ให้มีการขับขี่ปลอดภัยโดยการปรับเปลี่ยนพุทธิกรรมนี้ควรปลูกฝังความคิดเกี่ยวกับความปลอดภัยตั้งแต่เด็ก โดยเฉพาะนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ซึ่งเป็นวัยที่อยู่ในช่วงวัยรุ่น เนื่องจากเป็นช่วงวัยวิกฤตต่อการปรับตัวเพราะเป็นวัยที่มีความศึกษาคะนองประมาท เป็นวัยเกือบสุดท้ายของชีวิตสำหรับการปลูกฝังจิตสำนึกความปลอดภัย หากผ่านไปถึงวัยผู้ใหญ่การเปลี่ยนแปลงพุทธิกรรมจะทำได้ยากขึ้น (วิไลภรณ์ แสนทวีสุข, 2544) สอดคล้องกับพงศกุลธรร โรจน์วิรุฬห์ (2549) กล่าวว่ารถจักรยานยนต์ เกิดปัญหาอุบัติเหตุสูงสุด และเสี่ยงต่อการเสียชีวิต

ด้วยเหตุนี้ ผู้วิจัย จึงมีความสนใจที่จะศึกษาพุทธิกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช เป็นการศึกษาข้อมูลพื้นฐานเกี่ยวกับพุทธิกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ เพื่อนำไปใช้ในการรณรงค์ ป้องกัน และแก้ไขปัญหาที่อาจจะเกิดขึ้นจากพุทธิกรรมเสียงในการขับขี่จักรยานยนต์ของวัยรุ่นกลุ่มเสี่ยง ต่อไป

2. วัตถุประสงค์ของการวิจัย

2.1 เพื่อศึกษาระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช

2.2 เพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ของนักศึกษา ที่มี ระดับชั้นที่ศึกษา ที่พักอาศัย และ ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

2.3 เพื่อศึกษาแนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช

3. สมมติฐานการวิจัย

3.1 นักศึกษาที่เรียนชั้น ปวช.1 ปวช.2 ปวช.3 ปวส.1 และ ปวส.2 มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

3.2 นักศึกษา ที่พักอาศัยอยู่กับพ่อแม่ อยู่หอพัก และนักศึกษาที่พักอาศัยอยู่กับญาติ มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

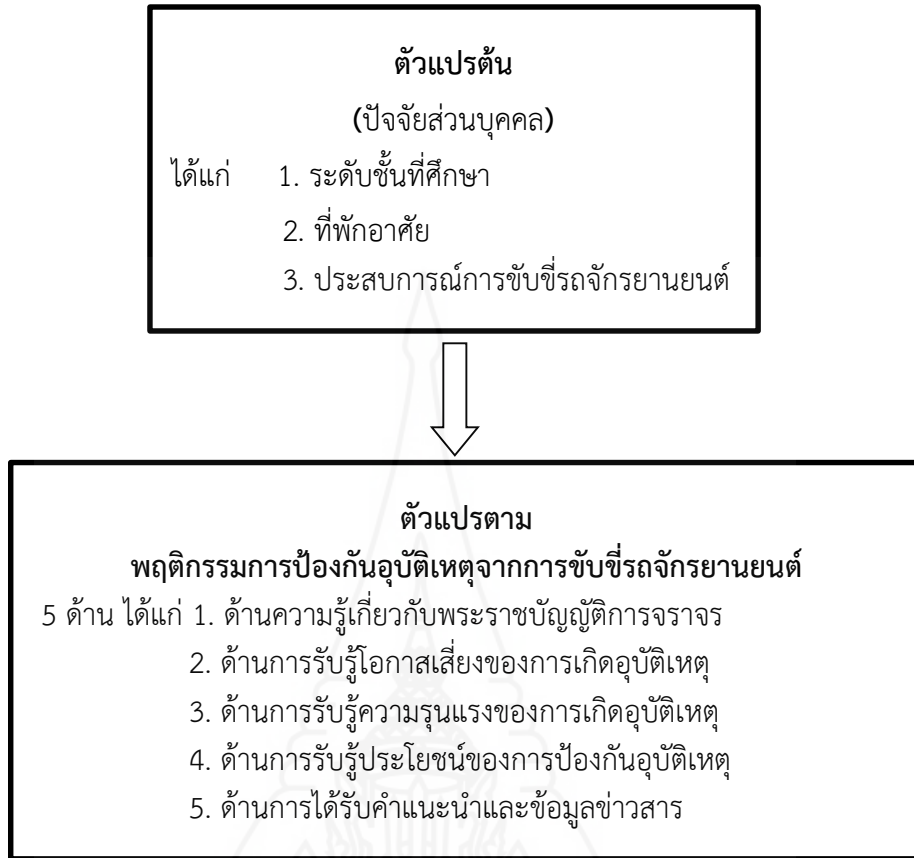
3.3 นักศึกษา ที่มี ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

4. กรอบแนวคิดการวิจัย

การวิจัยเรื่อง “พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช” ผู้วิจัย ได้ศึกษาเอกสาร และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องเพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดกรอบแนวคิดในการวิจัย ดังนี้

ตัวแปรต้น คือ ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ ระดับชั้นที่ศึกษา ที่พักอาศัย และประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์

ตัวแปรตาม คือ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช 5 ด้าน ได้แก่ 1. ด้านความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจร 2. ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ 3. ด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ 4. ด้านการรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุและ 5. ด้านการได้รับคำแนะนำ และข้อมูลข่าวสาร สามารถกำหนดเป็นกรอบแนวคิดในการวิจัยตามรูป



ภาพที่ 1.1 กรอบแนวคิดการวิจัย

5. ขอบเขตของการวิจัย

การวิจัย ครั้งนี้เป็นการศึกษาเพื่อ ศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช มีขอบเขตการวิจัย ดังนี้

5.1 ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

5.1.1 ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ นักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ภาคการศึกษาที่ 2 ปีการศึกษา 2561 จำนวน 1,450 คน

5.1.2 กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ได้แก่ นักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 304 คน ได้จากการสุ่มสองขั้นตอน

5.2 ขอบเขตเนื้อหาที่ใช้ในการวิจัย ได้แก่ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช 5 ด้าน ได้แก่

- 5.2.1 ด้านความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจร
- 5.2.2 ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ
- 5.2.3 ด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ
- 5.2.4 ด้านการรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ

5.2.5 ด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร

5.3 ตัวแปรที่ศึกษา

5.3.1 ตัวแปรต้น คือ ปัจจัยส่วนบุคคล ได้แก่ ระดับชั้นที่ศึกษา ที่พักอาศัย และ ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์

5.3.2 ตัวแปรตาม คือ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของ นักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช 5 ด้าน ได้แก่ 1. ด้านความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจร 2. ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ 3. ด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ 4. ด้าน การรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ และ 5. ด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร

6. นิยามศัพท์เฉพาะที่ใช้ในการวิจัย

6.1 พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ หมายถึง การแสดงออกในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของ นักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช อันเป็นทางทำให้เกิดผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจาก การขับขี่รถจักรยานยนต์ ได้แก่

6.1.1 ด้านความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจร พ.ศ. 2522 หมายถึง ความรู้ของ นักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ในเรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ปลอดภัย ได้แก่ ลักษณะ พื้นฐานของรถจักรยานยนต์ วิธีการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้อง และความรู้ในเรื่องหลักปฏิบัติเพื่อการ ป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ เกี่ยวกับการนำรถมาใช้ เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์

6.1.2 ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ หมายถึง นักศึกษาวิทยาลัย เทคนิคนครศรีธรรมราช รับรู้ว่าการขับขี่ที่ประมาท คึกคะนอง ชอบความเสี่ยงและทำทนายต่อกฎข้อบังคับ ของกฎหมาย เช่น การตัดแปลงอุปกรณ์ชิ้นส่วนที่มีอยู่เดิม ซึ่งอาจจะเสี่ยงต่อการจะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้

6.1.3 ด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ หมายถึง นักศึกษาวิทยาลัย เทคนิคนครศรีธรรมราช มีการรับรู้ที่จะมีพฤติกรรมการขับขี่ปลอดภัย และความรุนแรงที่เกิดขึ้นตั้งแต่การ เสียชีวิต พิการ หรือบาดเจ็บรุนแรง เป็นต้น เป็นการสะท้อนจากประสบการณ์ในอดีต และการคาดคะเน ความสามารถในการควบคุมพฤติกรรม เพื่อหลีกเลี่ยงอันตราย

6.1.4 ด้านการรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ หมายถึง นักศึกษาวิทยาลัย เทคนิคนครศรีธรรมราช ได้จัดเตรียม สิ่งของ หรืออุปกรณ์ อันเป็นประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการ ขับขี่รถจักรยานยนต์ เช่น ไม่ปรับแต่งสภาพรถจักรยานยนต์ให้ผิดไปจากเดิม การบริการตรวจเช็คสภาพ รถจักรยานยนต์ บริการสอนขับขี่รถจักรยานยนต์ การศึกษาภาคทฤษฎีการขับขี่บนท้องถนน

6.1.5 ด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร หมายถึง นักศึกษาวิทยาลัยเทคนิค นครศรีธรรมราช ได้รับความรู้ และขอเสนอแนะจากการอบรมให้ความรู้ จากฝ่ายปกครองของวิทยาลัย โทรทัศน์ และจากสื่อสังคมออนไลน์ต่าง ๆ

6.2 ที่พักอาศัย หมายถึง ความเป็นอยู่ในระหว่างการศึกษาเล่าเรียนของนักศึกษา จำแนกได้ 3 ลักษณะ คือ 1) พักอยู่กับพ่อแม่ 2) อยู่หอพัก และ 3) พักอยู่กับผู้ปกครองหรือญาติ

6.3 ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง ระยะเวลานับเป็นจำนวนปีเต็มที่ นักศึกษาขับขี่รถจักรยานยนต์ ตั้งแต่เริ่มขับขี่จนถึงปัจจุบัน

6.4 **อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์** หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นอย่างกะทันหันจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เหตุที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด เป็นความบังเอิญ หรือเกิดจากความประมาทของผู้ขับขี่ หรือเกิดจากความประมาทของผู้ใช้ถนนร่วมกัน

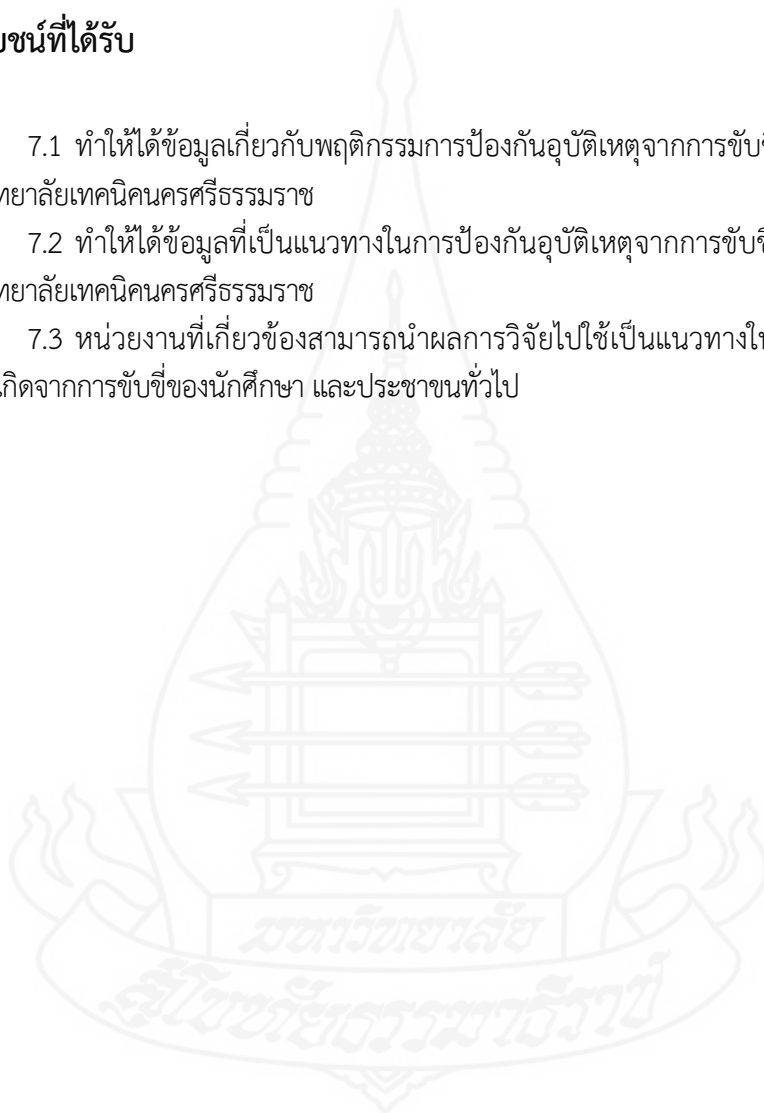
6.5 **นักศึกษา** หมายถึง ผู้ที่กำลังศึกษาอยู่ในวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ระดับชั้นที่กำลังศึกษา ปวช. 1-3 และปวส. 1-2 ปีการศึกษา 2561 ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์

7. ประโยชน์ที่ได้รับ

7.1 ทำให้ได้ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช

7.2 ทำให้ได้ข้อมูลที่เป็นแนวทางในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช

7.3 หน่วยงานที่เกี่ยวข้องสามารถนำผลการวิจัยไปใช้เป็นแนวทางในการวางแผนป้องกันอุบัติเหตุที่เกิดจากการขับขี่ของนักศึกษา และประชาชนทั่วไป



บทที่ 2

การทบทวนวรรณกรรม

การศึกษาวิจัยเรื่อง “พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของ นักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช” ผู้วิจัย ได้ศึกษาค้นคว้าแนวคิดทฤษฎี เอกสาร บทความ และ งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง ประกอบด้วย แนวคิดเกี่ยวกับวัยรุ่น อุบัติเหตุจากการจราจร แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่ยานพาหนะ ประกอบด้วยหัวข้อสำคัญ ดังต่อไปนี้

1. ความหมายและความสำคัญของครอบครัว
2. แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับพฤติกรรม
3. แนวคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการจราจรและพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522
4. พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
5. บริบทของพื้นที่ ที่ศึกษาวิจัย
6. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

1. ความหมายและความสำคัญของครอบครัว

ครอบครัวเป็นสถาบันที่เล็กที่สุด แต่มีความสำคัญที่สุดในสังคมเพราะหากครอบครัวมีพื้นฐานที่ดี ซึ่งหมายรวมถึงบุคคลในครอบครัวทั้งหมดหากเป็นสมัยก่อน ครอบครัวจะเป็นครอบครัวใหญ่ ประกอบไปด้วย ปู่ ตา ย่า ยาย พ่อ แม่ พี่ ป้า น้า อา อยู่ในครอบครัวเดียวกัน กล่าวคือ หากผู้อาวุโสบุคคลที่เป็นที่เคารพรัก นับถือของครอบครัว หรือเป็นหัวหน้าครอบครัว มีความประพฤติเรียบร้อย มีคุณธรรม มีสมบัติผู้ดี เป็นแบบอย่าง เป็นเยี่ยงอย่างแก่ชุมชน และยอมเป็นเครื่องหมายเป็นหลักประกันว่า บุคคลของครอบครัวนั้นต้องเป็นประชากรที่ดีของสังคมนั้น ๆ

1.1 ความหมายครอบครัว

ความหมายของครอบครัวได้มีนักวิชาการหลายท่านให้คำนิยามไว้ ดังนี้

ทัศนีย์ ทองสว่าง (2541) ได้ให้ความหมายของครอบครัวว่า เป็นสถาบันสังคมที่สำคัญที่สุด ซึ่งประกอบด้วยบุคคลต่างเพศตั้งแต่สองคนขึ้นไป และเป็นสถาบันทางสังคมที่ทุกคนมีมาตั้งแต่กำเนิด โดยกฎเกณฑ์ของสังคมมีความผูกพันกันในทางเศรษฐกิจ และสังคม ซึ่งสังคมที่ดีจะต้องรับผิดชอบร่วมกันในการอบรมสั่งสอนสมาชิกในครอบครัวให้มีระเบียบวินัย นั่นคืออยู่ในแบบแผนขนบธรรมเนียมประเพณีและวัฒนธรรมอันดีงามของชาติ

สุภัตรา สุภาพ (2541) ได้ให้ความหมายของครอบครัวว่า เป็นสถาบันสังคมที่สำคัญที่สุด และมีความคงทนมากที่สุด โดยครอบครัวจะให้ตำแหน่ง ชื่อ นามสกุล ซึ่งเป็นเครื่องบอกสถานภาพและบทบาทในสังคมที่เรามีส่วนร่วม ตลอดจนกำหนดสิทธิและหน้าที่ที่สมาชิกมีต่อกันและต่อสังคม ซึ่งจเห็นได้

ว่าสถาบันครอบครัวเป็นจุดช่วยยึดโยงชีวิตคนให้มีเสถียรภาพให้มีคุณภาพที่สุดภายใต้ความรัก ความอบอุ่น ความเข้าใจ และความเอื้ออาทรด้วยการอยู่ร่วมกันเป็นครอบครัว

เพ็ญญา गुलนภาต (2547) ได้ให้ความหมายของครอบครัวว่า หมายถึง กลุ่มบุคคลที่ประกอบด้วยบุคคลตั้งแต่ 2 คนขึ้นไปและได้มาอาศัยอยู่ร่วมกัน มีความสัมพันธ์กันทางสายโลหิต หรือ กฎหมาย การแต่งงาน หรือการเลี้ยงดู

สรุปได้ว่า ครอบครัว หมายถึง กลุ่มบุคคลตั้งแต่ 2 คนขึ้นไปมาอยู่ร่วมกันมีความสัมพันธ์กันอย่างใกล้ชิดโดยทางสายเลือด หรือการสมรส เช่น บิดา มารดา และบุตร ซึ่งความสัมพันธ์ระหว่างสมาชิกของครอบครัวนั้นต้องอาศัยความรัก ความปรารถนาดีต่อกันซึ่งมีการถ่ายทอดทางวัฒนธรรมและจริยธรรมต่าง ๆ แก่สมาชิกเพื่อการดำรงอยู่ในสังคมต่อไป

1.2 ความสำคัญของครอบครัว

ครอบครัวเป็นสถาบันพื้นฐานทางสังคมที่มีบทบาทสำคัญในการเลี้ยงดูสมาชิกในวัยเยาว์ ให้เจริญเติบโตให้ความรัก ความอบอุ่นทำหน้าที่สร้างคนให้มีคุณภาพ มีความรับผิดชอบ มีบุคลิกภาพ และค่านิยมที่พึงประสงค์ ประพฤติตนเป็นประโยชน์ต่อตนเองและสังคม เพื่อที่จะสามารถดำรงชีวิตในสังคมได้อย่างมีความสุข

ความสำคัญของครอบครัวได้มีนักวิชาการหลายท่านให้คำนิยามไว้ ดังนี้

เกษม ตันติผลาชีวะ (2540) ได้กล่าวถึง ความสำคัญของครอบครัวที่มีสมาชิกในครอบครัวว่า ครอบครัวมีผลต่อพัฒนาการบุคลิกภาพ ซึ่งพัฒนาการบุคลิกภาพนั้นเกิดขึ้นจากการอบรมเลี้ยงดูของพ่อแม่ตั้งแต่ทารกผ่านวัยเด็ก และวัยรุ่น จนกระทั่งเป็นผู้ใหญ่ แต่ละคนจะมีบุคลิกภาพแบบใด มีความมั่นคงทางด้านจิตใจ มีวุฒิภาวะทางอารมณ์ มีคุณภาพและคุณธรรมเพียงใดย่อมขึ้นอยู่กับประสบการณ์ที่ได้รับมาตั้งแต่เล็กจนโต และจากการมีปฏิสัมพันธ์กับคนในครอบครัวเป็นสำคัญ ความรัก ความอบอุ่นในครอบครัวมีความจำเป็นสำหรับชีวิตทุกคนแม้ในบั้นปลายของชีวิต คนเรายังต้องการความอบอุ่นจากครอบครัว จากลูกหลาน

สายสุรี จุติกุล (2540) ได้กล่าวถึง ความสำคัญของครอบครัวที่มีสมาชิกในครอบครัวว่า ครอบครัวเป็นพื้นฐานของสังคมที่มีบทบาทสำคัญในการหล่อหลอม และสร้างเสริมความเป็นมนุษย์ ถ้าครอบครัวมีพลัง และมีความสามารถในการสร้างเสริมคุณภาพของคน และคุณภาพชีวิตได้อย่างเต็มที่แล้วชุมชนและสังคมก็มีคุณภาพดีไปด้วย

สรุปได้ว่า ครอบครัวมีบทบาทสำคัญในการเลี้ยงดูเด็ก ซึ่งมีผลอย่างมากต่อการเจริญเติบโตของเด็กทั้งทางด้านร่างกายและจิตใจ สติปัญญา บุคลิกภาพ ลักษณะนิสัย และการที่เด็กจะอยู่ร่วมกับผู้อื่นในสังคมได้อย่างมีความสุขรวมทั้งยังมีบทบาทสำคัญในการถ่ายทอดวัฒนธรรมและปลูกฝังคุณธรรมแก่เยาวชน

1.3 ความหมายของวัยรุ่น

วัยรุ่น หมายถึง เป็นช่วงชีวิตของเยาวชนที่พัฒนาไปเป็นผู้ใหญ่อย่างสมบูรณ์เป็นช่วงหัวเลี้ยวหัวต่อของชีวิตระหว่างความเป็นเยาวชน และความเป็นผู้ใหญ่ โดยมีการเปลี่ยนแปลงของพัฒนาการทุกด้านทั้งทางด้านร่างกาย จิตใจ อารมณ์ สังคม และสติปัญญา ซึ่งถือว่าช่วงชีวิตนี้เป็นระยะวิกฤตของชีวิต เนื่องจากเป็นช่วงระยะเวลาที่มีความสับสนทางจิตใจมากกว่าวัยอื่น ๆ

วราภรณ์ ตระกูลสถิตย์ (2543) ได้ให้ความหมายของวัยรุ่น หมายถึง วัยรุ่นเป็นวัยที่จะเริ่มเป็นหนุ่มสาวเป็นช่วงวัยหัวเลี้ยวหัวต่อของชีวิต เป็นวัยพายุบูแคม เนื่องจากว่าวัยนี้ร่างกายมีการเปลี่ยนแปลง มีการพัฒนาการจากวัยเด็กเป็นวัยผู้ใหญ่ นอกจากการเปลี่ยนแปลงภายในร่างกายแล้วในด้านจิตใจก็มีความเปลี่ยนแปลงและสับสน

ศรีเรื่อน แก้วกังวาน (2545) ได้ให้ความหมายของวัยรุ่น (adolescents) หมายถึง วัยที่อยู่ในระยะคาบเกี่ยวระหว่างความเป็นเด็กต่อเนื่องกับความเป็นผู้ใหญ่มีความอ่อนไหว ทำให้เกิดปัญหาต่าง ๆ ได้ง่าย เรียกได้ว่า เป็นวัยวิกฤตเนื่องจากวัยนี้มีการเปลี่ยนแปลงพัฒนาการทั้งทางด้านร่างกาย จิตใจ อารมณ์ สังคม และสติปัญญา จากวัยเด็กไปสู่วัยผู้ใหญ่ก็มีการเปลี่ยนแปลงอย่างรวดเร็ว จนบางครั้งอาจทำให้วัยรุ่นบางคนมีปัญหาในการปรับตัวได้

วินัส ศรีศักดิ์ (2545) ได้ให้ความหมายของวัยรุ่น (adolescents) หมายถึง วัยที่เด็กจะพัฒนาไปสู่ความเป็นผู้ใหญ่ เป็นวัยที่อยู่ในช่วงของการเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ในชีวิตอย่างรวดเร็วในทุกด้าน ทั้งด้านร่างกาย สติปัญญาอารมณ์ และสังคม เป็นเหตุให้วัยรุ่นเป็นวัยที่ประสบปัญหา และเผชิญวิกฤตการณ์ในการปรับตัวมากที่สุดในชีวิต

ปราชญ์ บุญยวงศวิโรจน์ และคณะ (2547) ได้ให้ความหมายของวัยรุ่น (adolescents) หมายถึง วัยที่มีการเปลี่ยนแปลงจากเด็กไปเป็นวัยผู้ใหญ่มีการเจริญเติบโตเข้าสู่ความมีวุฒิภาวะทั้งทางด้านร่างกาย จิตใจ อารมณ์ สังคม และสติปัญญา โดยยึดเอาความพร้อม และวุฒิภาวะทางเพศเป็นจุดเริ่มต้นและสิ้นสุดเมื่อมีความพร้อม และมีวุฒิภาวะทางด้านสังคม และเศรษฐกิจ

นภาพร สังข์กระแสน (2546) ได้ให้ความหมายของวัยรุ่น (adolescents) หมายถึง วัยที่เปลี่ยนแปลงจากวัยเด็กไปสู่วัยผู้ใหญ่ มีการพัฒนาการเจริญเติบโตด้านร่างกาย และพัฒนาการทางเพศเด็กหญิงตั้งแต่เริ่มมีประจำเดือนครั้งแรก และเด็กชายเมื่อเริ่มมีการผลิตเซลล์สืบพันธุ์

สุชา จันท์ธรม (2533) ได้ให้ความหมายของวัยรุ่น หมายถึง วัยที่มีอารมณ์เปลี่ยนแปลงได้ง่าย ความเชื่อมั่น ความต้องการ ตลอดจนความปรารถนาต่าง ๆ เป็นไปอย่างรุนแรงปราศจากความยั้งคิดชอบทำอะไรตามใจ หรือตามความนึกคิดของตน ต้องการเป็นที่ยอมรับนับถือในหมู่เพื่อนฝูง โดยพยายามทำอะไรให้คล้าย ๆ กันเลียนแบบตามกัน จึงมีวัยรุ่นเป็นจำนวนมากไม่น้อยที่มีปัญหา และอยู่ในสภาพแวดล้อมที่เลวร้ายได้ตกเป็นทาสของยาเสพติด

สรุป

วัยรุ่น เป็นวัยที่เริ่มตั้งแต่อายุ 12-20 ปี มีการเปลี่ยนแปลงทางด้านร่างกาย อารมณ์ สังคม และสติปัญญา จากการเปลี่ยนแปลงที่รวดเร็วหรือที่เรียกว่า พายุบูแคม (Storm and Stress) นี้ ส่งผลต่อการปรับตัว ความวิตกกังวล ความเครียดทางอารมณ์ทำให้แสดงพฤติกรรมต่าง ๆ ออกมาโดยไม่เป็นที่ยอมรับของสังคมหรือพฤติกรรมเบี่ยงเบนนั่นเอง

1.4 พัฒนาการด้านต่าง ๆ ของวัยรุ่น

วัยรุ่นเป็นช่วงของการเปลี่ยนวัย เป็นระยะหัวเลี้ยวหัวต่อที่เปลี่ยนจากความเป็นเด็กไปสู่ความเป็นผู้ใหญ่ และถ้านับการเริ่มต้นของความเป็นวัยรุ่นตามลักษณะพัฒนาการสิ่งที่เห็นได้ชัดเจนว่าวัยรุ่นเริ่มต้นแล้วก็คือการเปลี่ยนแปลงภายนอก และภายในร่างกายพร้อมกับการเปลี่ยนแปลงลักษณะทางกายก็มีการเปลี่ยนแปลงในลักษณะพัฒนาการด้านอื่น ๆ ด้วย (ศรีเรื่อน แก้วกังวาน, 2545)

1.4.1 พัฒนาการทางด้านร่างกาย จะเป็นในด้านของความงอกงาม เจริญเติบโตถึงขีดสมบูรณ์เพื่อทำหน้าที่ได้อย่างเต็มที่ การเจริญเติบโตมีทั้งส่วนภายนอกที่มองเห็น เช่น ส่วนสูง น้ำหนัก ส่วนสัดของร่างกาย เป็นต้น ส่วนการเจริญเติบโตภายใน เช่น โครงกระดูกแข็งแรงขึ้นการทำงานของต่อมบางชนิด เช่น ต่อมพิทูอิทารี (pituitary gland) คือ ต่อมใต้สมอง จะมีฮอร์โมนที่ทำหน้าที่ควบคุมการเจริญเติบโตของรังไข่และอัณฑะ และควบคุมการตกไข่ (ovulation) ของเพศหญิง (ศรีเรือน แก้วกังวาล, 2545) ดังจะเห็นได้จาก เด็กหญิงจะเริ่มเป็นสาว มีหน้าอก มีประจำเดือนมีการเปลี่ยนแปลงรูปร่างเป็นทรนตรง เด็กชายจะเริ่มมีหนวด มีฟันเป็ยก เสียงแตก ร่างกายจะมีกล้ามเนื้อที่แข็งแรง ซึ่งทั้งสองเพศนี้จะมีสิ่ว มีกลิ่นตัว และขนขึ้นในที่ลับ มีร่างกายที่สูงใหญ่อย่างรวดเร็วการเปลี่ยนแปลงทางร่างกายที่เกิดขึ้นอย่างรวดเร็ว บางครั้งเด็กปรับตัวไม่ทันทำให้เกิดความรู้สึกอึดอัด อ่อนไหวเกี่ยวกับสัดส่วน อวัยวะต่าง ๆ ของร่างกายตนเองอาจเห็นได้จากการพฤติกรรมซุ่มซำม เก้งก้างเพราะแขนขายืดยาวเร็ว จนกระทั่งระยะต่าง ๆ ไม่แม่นยำ (วารภรณ์ ตระกูลสฤษดิ์, 2543)

1.4.2 พัฒนาการทางด้านจิตใจ วัยรุ่นจะเริ่มมีความคิดอ่านที่ลึกซึ้งมากยิ่งขึ้น เริ่มสังเกตตนเอง ครอบครัว เพื่อน และสังคมสิ่งแวดล้อมมากขึ้น จึงทำให้วัยรุ่นมีเอกลักษณ์เฉพาะตนเอง คือมีความรู้ว่าตนเองมีความเป็นหนึ่งที่แตกต่างกันไปจากคนอื่นในสิ่งต่อไปนี้ รูปร่าง และเอกลักษณ์ลักษณะดี ลักษณะด้อยของตนเอง ความชอบ ความถนัด ความพึงพอใจทางเพศ (วารภรณ์ ตระกูลสฤษดิ์, 2543) เอกลักษณ์ของวัยรุ่นจะพัฒนาได้ดีเมื่อได้เรียนรู้เกี่ยวกับกลุ่มเพื่อน และได้รับการสนับสนุนจากพ่อแม่ มีความต้องการเป็นอิสระที่จะคิดที่จะทำอะไรด้วยตนเองหรือกับกลุ่มเพื่อนมากขึ้น มีความรู้สึกอึดอัดคับข้องใจในกฎระเบียบต่าง ๆ ทั้งที่บ้าน และที่โรงเรียนมีความต้องการเป็นที่ยอมรับ ชื่นชมจากเพื่อนวัยเดียวกัน จึงทำให้เกิดการเลียนแบบต่าง ๆ ในกลุ่มเพื่อให้เกิดการยอมรับซึ่งกันและกันมีความอยากรู้อยากลอง เนื่องมาจากความต้องการหาเอกลักษณ์ของตนเอง (Steinberg, 1999) และแสวงหาสิ่งที่ทำให้เขามีความรู้สึกที่ดีต่อตนเองได้ เช่น กิจกรรมกลุ่มกีฬา งานอดิเรก ความสัมพันธ์กับเพื่อนตรงข้ามหรือยาเสพติด เมื่อลองแล้วรู้สึกเหมาะกับตนเองก็จะทำสิ่งนั้นซ้ำ ๆ ถ้าทำแล้วไม่พอใจจะเลิกไปเอง การลองในสิ่งอันตรายจะมีมากน้อยไม่เท่ากันขึ้นอยู่กับการรู้จักยับยั้งใจตนเอง และการตระหนักในโทษ หรือข้อเสียในสิ่งที่จะลอง ส่วนในด้านความมีอุดมคติ วัยรุ่นจะเริ่มแยกแยะความดี ความชั่ว ข้อดี ข้อเสีย ของบุคคล และเรื่องราวต่าง ๆ ได้ดีมีมีโนธรรมที่ถูกต้อง (พนม เกตุมาน, 2542)

1.4.3 พัฒนาการทางด้านอารมณ์ สืบเนื่องมาจากการเปลี่ยนแปลง และการเจริญเติบโตทางร่างกายทั้งภายในและภายนอกกระทบกระเทือนแบบแผนอารมณ์ของวัยรุ่น อารมณ์ที่เกิดขึ้นกับเด็กวัยรุ่นนั้นมีทุกประเภท เช่น รัก ชอบ โกรธ เกลียด อิจฉา ริษยา ฯลฯ ไม่ว่าจะเป็นอารมณ์ประเภทใดจะมีการเปลี่ยนแปลงทางอารมณ์ง่าย สับสน อ่อนไหว และขาดการควบคุมการแสดงออกทางอารมณ์ของตนเอง มีความเข้มของอารมณ์สูง ไม่มั่นคง ระดับความเข้มของอารมณ์ขึ้นอยู่กับบุคลิกภาพดั้งเดิม และสิ่งเร้าที่ทำให้เกิดอารมณ์ของวัยรุ่น เมื่อลักษณะอารมณ์ของวัยรุ่นเป็นเช่นนี้ บุคคลต่างวัยจึงต้องใช้ความอดทนสูงเพื่อจะเข้าใจ และสร้างสัมพันธ์ภาพกับพวกเขาซึ่งอาจทำให้เกิดช่องว่างระหว่างวัย และเนื่องจากวัยรุ่นเข้ากับบุคคลอื่นได้ยาก วัยรุ่นจึงเกาะกลุ่มกันได้ดีเป็นพิเศษกว่าวัยอื่น ๆ เพราะเข้าใจ และยอมรับกันได้ง่าย (ศรีเรือน แก้วกังวาล, 2545)

1.4.4 พัฒนาการทางด้านสังคมความสัมพันธ์ ของวัยรุ่นกับพ่อแม่จะเริ่มห่างกันมากขึ้นแต่ความสัมพันธ์กับเพื่อนจะเริ่มมากขึ้นเรื่อย ๆ และจะมีสูงสุดในระยะตอนกลางของวัยรุ่น วัยรุ่นจะ

เริ่มสนใจเพศตรงข้าม คบเพื่อนที่ถูกใจมีกิจกรรมทำร่วมกัน ได้ฝึกทักษะทางสังคม ค้นหาเอกลักษณ์ของตนเอง ได้รับการยอมรับจากเพื่อน ได้รับการยอมรับเข้ากลุ่ม ซึ่งจะทำให้ตนเองรู้สึกว่ามีค่าสำคัญ วัยนี้จึงมีเพื่อนสนิทที่สามารถปรึกษา และเลียนแบบพฤติกรรมซึ่งกันและกัน (Steinberg, 1999) การคบเพื่อนร่วมวัยเป็นพฤติกรรมทางสังคมที่สำคัญยิ่งต่อจิตใจของวัยรุ่น แต่การคบเพื่อนมีทั้งประโยชน์และโทษ เพื่อนอาจเป็นผู้ประคับประคองจิตใจในยามทุกข์ร้อน ชี้แนะสิ่งมีประโยชน์ ในทางตรงกันข้ามเพื่อนก็อาจชักนำไปในทางเสื่อมถอย ผู้เป็นอาชญากรวัยรุ่นมากมายในแทบทุกประเทศส่วนมากมีสาเหตุมาจากเพื่อนซี้กลุ่ม เช่น เกรท ดีดยาเสพติด (ศรีเรือน แก้วกังวาล, 2545)

1.4.5 การพัฒนาทางด้านสติปัญญา วัยนี้จะมีการพัฒนาของสติปัญญาอย่างมาก โดยความคิดจะลึกซึ้งเป็นนามธรรมมากขึ้น มีการใช้เหตุผล รวบรวมข้อมูล วิเคราะห์ สังเคราะห์ และประเมินได้อย่างดีคล้ายกับความคิดของผู้ใหญ่มากขึ้น แต่ความคิดของวัยรุ่นจะไม่มั่นคง บางครั้งมีความคิดเหมือนเด็ก บางครั้งมีความคิดเหมือนผู้ใหญ่ ซึ่งขึ้นอยู่กับ การเปลี่ยนแปลงทางอารมณ์ของวัยรุ่นด้วยการเรียนรู้ของวัยรุ่นสามารถที่จะเรียนรู้ได้มากมาย และจะเรียนรู้ได้ดีเมื่อสภาพอารมณ์สงบ มีความอยากรู้อยากเห็น และได้เรียนรู้ในแบบที่ตนเองมีส่วนร่วมในการคิดและการกระทำด้วย

ดังนั้น การเปลี่ยนแปลงต่าง ๆ ที่เกิดขึ้นหลายประการในวัยรุ่นทั้งด้านร่างกายอารมณ์ความรู้สึกนึกคิด และความสัมพันธ์กับผู้อื่นและสังคม ทำให้วัยรุ่นมีพฤติกรรมที่เป็นไปเพื่อการแสวงหาประสบการณ์ที่แปลกใหม่ที่จะช่วยสร้างความเข้าใจตนเอง และสถานการณ์ต่าง ๆ ให้มากยิ่งขึ้นโดยปกติวัยรุ่นจะมีพฤติกรรมที่เป็นพัฒนาการตามวัย คือ ความพยายามที่จะทำสิ่งต่าง ๆ ให้สำเร็จด้วยตนเอง ความต้องการอิสระ เป็นตัวของตัวเอง การเข้ากลุ่มเพื่อน หรือความอยากลองเพื่อช่วยให้ตนเองเกิดความเข้าใจในปรากฏการณ์ต่าง ๆ และด้วยกระบวนการพัฒนาการตามวัยที่เป็นไป

สรุป เนื่องด้วยลักษณะวัยรุ่นมีการเปลี่ยนแปลงมากมายในด้านร่างกาย, จิตใจ และวิถีชีวิต มีความเป็นผู้ใหญ่มากขึ้น ปัจจัยต่าง ๆ ที่อาจเกี่ยวข้องของวัยรุ่น คือ ความรู้สึกอยากเสี่ยง อยากลอง เป็นพฤติกรรมที่เป็นผลจากสมองที่อยู่ในช่วงพัฒนาการ วัยรุ่นจึงมีแนวโน้มที่มีพฤติกรรมหุนหันพลันแล่น และเข้าไปทดลองสถานการณ์ใหม่และเสี่ยง เช่น การเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ เมื่อวัยรุ่นมีการบริโภคเครื่องดื่มแอลกอฮอล์ วัยรุ่นจะมีอัตราการดื่ม อย่างหนัก มากกว่าผู้ใหญ่ เนื่องจากสมองของวัยรุ่นที่เริ่มดื่มยังไม่ได้รับผลกระทบที่รุนแรงจากการดื่มสุรา มีความไวต่อฤทธิ์ด้านบวกของสุรา มากกว่าผู้ใหญ่

1.5 สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุกับวัยรุ่น

อุบัติเหตุ และการบาดเจ็บเป็นสาเหตุนำไปสู่การตายของเด็กวัยรุ่น โดยสถาบันการแพทย์ด้านอุบัติเหตุ และสาธารณสุข ปี 2550 พบว่า ร้อยละ 45 ของการตายในวัยรุ่น อายุ 10 – 19 ปี มีสาเหตุจากอุบัติเหตุ และการบาดเจ็บ ในจำนวนนี้ร้อยละ 40 กลุ่มวัยรุ่นอายุ 15 –19 ปี มีความเสี่ยงต่อการตายจากอุบัติเหตุรวม และอุบัติเหตุยานยนต์ทางบกสูงกว่ากลุ่มอื่น ๆ ปัจจัยเสี่ยงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในวัยรุ่นได้แก่ (อดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์, 2547)

1.5.1 ความบกพร่องทางร่างกาย ได้แก่ ความพิการของอวัยวะหรือการมีโรคประจำตัว ทำให้มีการตอบสนองเชิงช้า และความบกพร่องทางจิตและอารมณ์ เช่น มีอารมณ์โกรธ แค้นเคือง จะทำให้แสดงออกทางกรกระทำที่ไม่ปลอดภัย หรือการเสพยาเสพติดทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางร่างกายและจิตใจ

1.5.2 พฤติกรรมและนิสัยที่ไม่ปลอดภัย เช่น ความคึกคะนอง ประมาท

1.5.3 การขาดทักษะ ขาดความชำนาญ ขาดความรู้หรือการรู้เท่าไม่ถึงการณ์ ไม่คุ้นเคยกับเทคโนโลยี

1.5.4 เจตคติที่ไม่ถูกต้อง

1.5.5 ความบกพร่องของวัตถุ และเครื่องจักรกล เช่น วัสดุอุปกรณ์ที่เก่าชำรุด เสื่อมสภาพ

1.5.6 สภาพดินฟ้าอากาศและสิ่งแวดล้อม เช่น ฝนตก แผ่นดินไหว หมอก คว้นไฟ เป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ บางครั้งเรียกว่าภัยพิบัติจากธรรมชาติ

1.5.7 ความบกพร่องของกฎหมาย ระเบียบ ข้อบังคับ

สรุปได้ว่า ปัญหาวัยรุ่นเป็นปัญหาสังคมที่มีความรุนแรง และจำเป็นที่จะต้องได้รับการแก้ไขอย่างรีบด่วนการจะเข้าถึงสาเหตุของปัญหา จึงต้องศึกษาองค์ประกอบอื่น ๆ ของสังคมที่มีผลต่อพัฒนาการด้านบุคลิกภาพ อุปนิสัย ความเชื่อต่าง ๆ ความผิดปกติของร่างกาย จิตใจ อันเนื่องมาจากสภาพความเจ็บป่วย ความพิการ หรือกรรมพันธุ์ ปัญหาโรคร้ายไข้เจ็บ ความต้อยทางสติปัญญา ซึ่งในแต่ละบุคคลจะแตกต่างกันไป ทำให้ไม่สามารถปรับตัวเองให้เข้ากับสิ่งแวดล้อมในสังคมได้ บางครั้งมีแรงผลักดันของสัญชาตญาณ ประกอบกับวัยรุ่นยังไม่บรรลุนิติภาวะทางอารมณ์จึงอาจขาดสติความยั้งคิด และขาดความสามารถที่จะต่อต้านไม่ให้เกิดการกระทำที่ไม่เหมาะสมจึงทำให้วัยรุ่นก่อปัญหาขึ้นได้

2. แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับพฤติกรรม

2.1 ความหมายของพฤติกรรม จากการศึกษาความหมายของพฤติกรรม มีผู้ให้ความหมายไว้ดังนี้

สวอน สุทธิเลิศอรุณ (อ้างถึงในวลัยพร สกุลทอง, 2551) ได้ให้ความหมายของพฤติกรรมว่า หมายถึง กิริยา อากาการ บทบาท ลีลา ท่าทาง การประพฤติปฏิบัติ การกระทำที่แสดงออกให้ปรากฏสัมผัสได้ด้วยประสาทสัมผัสทางใดทางหนึ่งใน 5 ทวาร คือ โสตสัมผัส จักขุสัมผัส ชิวหาสัมผัส ฆานสัมผัส และทางผิวหนัง หรือมีฉะนั้นก็สามารถวัดได้ด้วยเครื่องมือ

ไพบูลย์ เทวรักษ์ (อ้างถึงในวลัยพร สกุลทอง, 2551) กล่าวว่า พฤติกรรม หมายถึง การกระทำ การแสดงอาการ หรือ อากัปกริยาของอินทรีย์ (Organism) ทั้งในส่วนที่เจ้าของพฤติกรรมเองเท่านั้นที่รู้ได้ และในส่วนที่บุคคลอื่นอยู่ในวิสัยที่จะรู้ได้

ชูดา จิตพิทักษ์ (อ้างถึงในฐิตินันท์ งามสงวน, 2549) กล่าวว่า พฤติกรรม หมายถึง การกระทำของบุคคลทั้งที่เป็นการแสดงปรากฏออกมาภายนอก และสิ่งที่อยู่ภายในจิตใจของบุคคล ซึ่งไม่สามารถสังเกตเห็นได้โดยตรง เช่น ค่านิยมที่ยึดถือเป็นหลักในการประเมินสิ่งต่าง ๆ ทักษะคติที่เขามีต่อสิ่งต่าง ๆ ความคิดเห็น ความเชื่อ ทัศนคติที่เชื่อถือเป็นบุคลิกภาพของบุคคลนั้น ๆ

สรุปได้ว่า พฤติกรรม หมายถึง กิริยา อากาการ บทบาท ลีลา ท่าทาง การประพฤติปฏิบัติ การกระทำที่แสดงปรากฏออกมาภายนอกเพื่อตอบสนองต่อสิ่งเร้า ทั้งในส่วนที่เจ้าของพฤติกรรมเองรู้ได้ และในส่วนที่บุคคลอื่นจะรู้ได้

2.2 องค์ประกอบพฤติกรรม

พฤติกรรมมนุษย์ 7 ประการ ได้แก่

2.2.1 จุดมุ่งหมายของผู้เรียน หมายถึง สิ่งที่ผู้เรียนต้องการหรือสิ่งที่ผู้เรียนมุ่งหวัง การเรียนอย่างไม่มีจุดมุ่งหมาย คือไม่ทราบว่าจะเรียนไปทำไม ย่อมจะไม่บังเกิดผลดีขึ้นได้ ครูควรชี้ให้ผู้เรียนเข้าใจถึงจุดมุ่งหมายในการเรียนวิชาต่าง ๆ ว่าคืออะไร เพื่ออะไร

2.2.2 ความพร้อม เป็นลักษณะเฉพาะตัวของนักเรียนหรือผู้เรียนแต่ละคนหมายรวมถึง วุฒิภาวะของผู้เรียนด้วย คนที่มีความพร้อมจะเรียนได้ดีกว่าทั้ง ๆ ที่อยู่ในสถานการณ์เดียวกัน จึงควรสร้างแรงจูงใจให้เกิดขึ้นกับนักเรียนเพื่อให้เขาพร้อมที่จะเรียนได้

2.2.3 สถานการณ์ หมายถึง สิ่งแวดล้อมหรือสิ่งเร้าต่าง ๆ ที่มากระทำต่อผู้เรียน เช่น การเรียนการสอน สถานการณ์ต่าง ๆ ฯลฯ คนหรือสัตว์จะเรียนรู้ได้ดีเมื่อได้เข้าไปมีประสบการณ์ในสถานการณ์ต่าง ๆ อย่างแท้จริง

2.2.4 การแปลความหมาย เป็นการศึกษาหาช่องทางในสถานการณ์ที่กำลังเผชิญอยู่เพื่อเข้าไปสู่จุดมุ่งหมาย หรือการวางแผนการกระทำเพื่อให้บรรลุจุดมุ่งหมาย โดยพิจารณาส่งแวดล้อม หรือสถานการณ์มาใช้ให้เป็นประโยชน์ การจะบรรลุจุดมุ่งหมายนั้นอาจมีหลายวิธี และอาจจะมีวิธีหนึ่งที่ดีที่สุด การที่คนจะเลือกวิธีใดนั้นขึ้นอยู่กับความสามารถในการแปลความหมายเป็นสำคัญ

2.2.5 ลงมือกระทำ เมื่อแปลสถานการณ์แล้ว ผู้เรียนจะลงมือตอบสนองสถานการณ์หรือสิ่งเร้าในทันที การกระทำนั้นผู้เรียนย่อมจะคาดหวังว่าจะเป็นวิธีที่ดีที่สุดที่จะทำให้เขาบรรลุจุดมุ่งหมายที่ตั้งไว้

2.2.6 ผลที่ตามมา หลังจากตอบสนองสิ่งเร้าหรือสถานการณ์แล้ว ผลที่ตามมาคือ อาจประสบผลสำเร็จตามจุดมุ่งหมาย จะเกิดความพอใจ ถ้าไม่ประสบผลสำเร็จย่อมไม่พอใจ ผิดหวัง ถ้าประสบผลสำเร็จก็จะเป็นแรงจูงใจให้ทำกิจกรรมอย่างเดิมอีก ถ้าไม่บรรลุจุดมุ่งหมายอาจหมดกำลังใจ ท้อแท้ที่จะตอบสนอง หรือทำพฤติกรรมต่อไป

2.2.7 ปฏิกริยาต่อความผิดหวัง ซึ่งจะกระทำใน 2 ลักษณะคือ ปรับปรุงการกระทำของตนใหม่เพื่อให้บรรลุจุดมุ่งหมาย โดยย้อนไปพิจารณาหรือแปลสถานการณ์หรือสิ่งเร้าใหม่ แล้วหาวิธีการกระทำพฤติกรรมที่เหมาะสมเพื่อให้บรรลุจุดมุ่งหมายปลายทางให้ได้อีกประการหนึ่งอาจเลิกไม่ทำกิจกรรมนั้นอีก หรืออาจจะกระทำซ้ำ ๆ อย่างเดิมโดยไม่เกิดผลอะไรเลยก็ได้

2.3 การศึกษาพฤติกรรมโดยตรง

2.3.1 การศึกษาพฤติกรรมสังเกตอย่างเปิดเผย เช่น ครูสังเกตพฤติกรรมของเด็กนักเรียนในห้องโดยบอกให้นักเรียนในชั้นให้ทราบว่า ครูสังเกตว่าใครทำกิจกรรมอะไรบ้างในห้อง การสังเกตแบบนี้บางคนอาจไม่แสดงพฤติกรรมที่แท้จริงออกมาก็ได้

2.3.2 การสังเกตใช้ระยะความถี่ หรือบันทึกสถิติ คือ การที่บุคคลผู้ต้องสังเกตพฤติกรรมไม่ได้กระทำตนเป็นที่รบกวนพฤติกรรมของบุคคลผู้ถูกสังเกต และเป็นไปในลักษณะ ที่ทำให้ผู้ถูกสังเกตไม่ทราบว่า ถูกสังเกตพฤติกรรม การสังเกตแบบนี้จะได้พฤติกรรมที่แท้จริงมาก และจะทำให้สามารถนำผลที่ได้ไปอธิบายพฤติกรรมในสถานที่ใกล้เคียงกันหรือเหมือนกัน และการสังเกตต้องทำเป็นเวลาติดต่อกันเป็นจำนวนหลายครั้ง พฤติกรรมบางอย่างอาจต้องใช้เวลา

2.4 การศึกษาพฤติกรรมโดยอ้อม

2.4.1 การสัมภาษณ์ เป็นวิธีการที่ประธาน หรือกรรมการต้องซักถามข้อมูลจากบุคคลหรือกลุ่มบุคคล ซึ่งทำได้โดยการเข้าตอบข้อคำถามที่ฝ่ายประธาน กรรมการต้องการทราบเพื่อเก็บไว้เป็น

ข้อมูล หรือมีคนกลางทำหน้าที่ซักถามให้ก็ได้ เช่น ใช้ล่ามสัมภาษณ์คนที่พูดกันคนละภาษา การสัมภาษณ์เพื่อต้องการทราบถึงพฤติกรรมของบุคคลแบ่งออก 2 ประเภทใหญ่ ๆ คือ การสัมภาษณ์โดยตรง ทำได้โดยผู้สัมภาษณ์ซักถามผู้ถูกสัมภาษณ์เป็นเรื่อง ๆ อีกประเภท คือ การสัมภาษณ์โดยอ้อม หรือไม่เป็นทางการ หรือต้องการล้วงความลับ ผู้ถูกสัมภาษณ์จะไม่ทราบว่าผู้สัมภาษณ์ต้องการอะไร ผู้สัมภาษณ์จะพูดคุยไปเรื่อย ๆ โดยสอดแทรกเรื่องที่จะสัมภาษณ์เมื่อมีโอกาส ซึ่งผู้ตอบจะไม่วินิจฉัยว่าเป็นสิ่งที่ผู้สัมภาษณ์เจาะจงที่จะทราบถึงพฤติกรรม การสัมภาษณ์ทำให้ได้ข้อมูลมากมายแต่มีข้อจำกัด คือบางเรื่องผู้ถูกสัมภาษณ์ไม่ต้องการเปิดเผย

2.4.2 การใช้แบบสอบถาม เป็นวิธีการที่เหมาะสมสำหรับศึกษาพฤติกรรมของบุคคลเป็นจำนวนมาก และเป็นผู้อ่านออกเขียนได้ หรือสอบถามกับบุคคลที่อยู่ห่างไกล อยู่กระจัดกระจาย นอกจากนี้ยังสามารถถามพฤติกรรมในอดีตหรือต้องการทราบแนวโน้มพฤติกรรมในอนาคตได้ ข้อดีอีกประการหนึ่ง คือ ผู้ถูกศึกษาสามารถที่จะให้ข้อมูลเกี่ยวกับพฤติกรรมที่ปกปิด หรือพฤติกรรมต่าง ๆ ที่ไม่ยอมแสดงออกให้บุคคลอื่นทราบได้โดยวิธีอื่น ซึ่งผู้ถูกศึกษาแน่ใจว่าเป็นความลับ และการใช้แบบสอบถามจะศึกษาเวลาใดก็ได้

2.4.3 การทดลอง เป็นการศึกษาพฤติกรรมโดยผู้ถูกศึกษาจะอยู่ในสภาพการควบคุมตามที่ผู้ศึกษาต้องการ โดยสภาพที่แท้จริงแล้วการควบคุมจะทำในห้องทดลองแต่ในชุมชนการศึกษาพฤติกรรมของชุมชนโดยการควบคุมตัวแปรต่าง ๆ คงเป็นไปได้บ้าง การทดลองในห้องปฏิบัติการจะให้ข้อมูลมีขีดจำกัด ซึ่งบางครั้งอาจนำไปใช้ในสภาพความเป็นจริงไม่ได้เสมอไป แต่วิธีนี้มีประโยชน์มากในการศึกษาพฤติกรรมของบุคคลทางด้านกายภาพของตนเอง อาจทำเป็นบันทึกประจำวัน หรือศึกษาพฤติกรรมแต่ละประเภท เช่น พฤติกรรมการกิน พฤติกรรมการทำงาน พฤติกรรมทางสุขภาพ พฤติกรรมทางสิ่งแวดล้อม เป็นต้น

สรุป ปัจจัยพื้นฐานสำหรับพฤติกรรมมนุษย์ คือ หลักการ หรือความรู้ซึ่งช่วยให้เข้าใจพฤติกรรมมนุษย์ ได้ถ่องแท้ยิ่งขึ้น ปัจจัยพื้นฐานของพฤติกรรม ที่สำคัญ ได้แก่ ปัจจัยทางชีวภาพซึ่งกล่าวถึงอิทธิพลของพันธุกรรม และ การทำงานของ ระบบประสาท สมอง ต่อมไร้ท่อ และกล้ามเนื้อที่มีต่อพฤติกรรม ปัจจัยจิตวิทยา ซึ่งกล่าวถึง แรงจูงใจ และการเรียนรู้ ที่มีอิทธิพลต่อ พฤติกรรม และปัจจัยทางสังคม ที่กล่าวถึงระบบของสิ่งแวดล้อม กระบวนการสังคมประกิตในครอบครัว และกลุ่มที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรม กระบวนการทำงานของปัจจัยเหล่านี้ทำให้มนุษย์มีความ แตกต่าง ระหว่างบุคคล และอาจแสดงพฤติกรรม ที่แตกต่างกัน ภายใต้สถานการณ์เดียวกัน

2.5 ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรม

มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช (2543) กล่าวถึงปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมวัยรุ่น ไว้ว่า ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมมีหลายปัจจัยด้วยกัน ทั้งปัจจัยทางพันธุกรรม ปัจจัยทางจิตวิทยา ปัจจัยทางสังคม และปัจจัยทางกายภาพ

2.5.1 ปัจจัยทางพันธุกรรม การถ่ายทอดทางพันธุกรรม เป็นที่ยอมรับกันว่าคนจะมีความแตกต่างกันไม่ว่าจะในด้านของร่างกาย ความต้องการ พฤติกรรม และอื่น ๆ ความแตกต่างนี้มาจากปัจจัยที่เกี่ยวข้องด้วยหลายประการ ปัจจัยหนึ่งที่นักจิตวิทยายอมรับว่าทำให้มนุษย์มีความแตกต่างคือ พันธุกรรม จนบางคนกล่าวว่า พันธุกรรมเป็นตัวกำหนดสิ่งต่าง ๆ ในมนุษย์แล้วให้สิ่งแวดล้อมเป็นตัวปรุงแต่งสิ่งต่าง ๆ เหล่านี้

2.5.2 ปัจจัยทางจิตวิทยา อารมณ์ และพฤติกรรมนักเรียนวัยรุ่น อารมณ์เป็นความรู้สึกที่เกิดจากการที่ร่างกายถูกสิ่งเร้ามากระตุ้น โดยทั่วไปนักจิตวิทยาจะแบ่งประเภทของอารมณ์ออกเป็น 2 ประเภท คือ อารมณ์ทุกข์ หรืออารมณ์ที่ก่อให้เกิดความทุกข์ และอารมณ์สุขหรืออารมณ์ที่ก่อให้เกิดความสุข การเกิดอารมณ์ทั้งสองประเภทนี้ ย่อมจะส่งผลกระทบต่อความสัมพันธ์และพฤติกรรมทางสังคมของมนุษย์ทุกวัย ตัวอย่าง เช่น นักเรียนวัยรุ่นคนหนึ่งผิดหวังจากเพื่อนทำให้เกิดอารมณ์เครียด และอารมณ์นี้จะมีผลกระทบต่อในเรื่องการเรียน และการแสดงพฤติกรรมทางสังคมที่ไม่เหมาะสมอื่น ๆ ได้อีก เช่น คนก้าวร้าว ก่อการทะเลาะวิวาท เป็นต้น

สรุปได้ว่า พฤติกรรมของมนุษย์นั้นมีทั้งที่แสดงออกมาให้เห็นอย่างเด่นชัด เช่น การเดิน การวิ่ง หรือการหัวเราะ เป็นต้น และพฤติกรรมที่ไม่แสดงออกมาภายนอก เช่น ความรู้สึก ความคิด หรือ อารมณ์ เป็นต้น ดังนั้น ในการวัดพฤติกรรมต่าง ๆ นั้นจำเป็นต้องอาศัยวิธีทางตรง และทางอ้อมมาประกอบกัน

3. แนวคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการจราจรและพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522

3.1 แนวคิดเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการจราจร

อุบัติเหตุ หมายถึง ภัยที่เกิดจากการขาดความสำนึกของความปลอดภัยเกิดขึ้นโดยไม่เจตนากระทำ แต่อาจกระทำ โดยประมาท เลินเล่อ ขาดความรู้ ไม่มีสติควบคุม รีบร้อน เหน็ดเหนื่อยและง่วงนอน อุบัติเหตุเป็นสิ่งที่ทุกคนไม่ปรารถนาให้เกิดขึ้นกับตนเอง ครอบครัว ญาติมิตร เพื่อนร่วมงาน และประชาชนทั่วไป (คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ, 2553)

มียานพาหนะจำนวนไม่น้อยหลบเลี่ยงการตรวจสอบของเจ้าหน้าที่เพราะอาจเกิดมาจากยานพาหนะที่มีสภาพชำรุดบกพร่องขาดการตรวจสอบ และบำรุงรักษาที่ดีก่อนการใช้งาน ตลอดจนยานพาหนะที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานอาจเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้ แยกอธิบายได้ ดังนี้

3.1.1 ยานพาหนะที่มีสภาพไม่พร้อมใช้ ซึ่งมีสาเหตุมาจากอุปกรณ์ส่วนควบชำรุดบกพร่อง อุปกรณ์ต่าง ๆ ของรถ ได้แก่

- 1) สภาพของยางหมดอายุในการใช้งาน แม้ยังมีดอก แต่หากอายุยางหมดอายุการใช้งานจะเป็นอันตรายมากยางอาจจะระเบิดได้ หรือยางหัวโล้นเป็นอันตรายยิ่งหากสภาพพื้นถนนที่มีฝนตก
- 2) หมั่นเช็คระบบห้ามล้อ เช่น น้ำมันเบรคแตก ผ้าเบรค จานเบรค
- 3) ระบบไฟสัญญาณพร้อมใช้งานเสมอ
- 4) พวงมาลัย หรือคันบังคับรถไม่อยู่ในสภาพปกติ

3.1.2 ยานพาหนะที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย

- 1) รถที่ใช้เครื่องยนต์ในการเกษตร และรถอีแต่นำออกมาวิ่งในทางโดยไม่ติดโคมไฟ หรือสร้างขึ้นไม่ถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด
- 2) รถบรรทุก หรือบรรทุกสูงยื่นล้ำเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้
- 3) ตัวถังบางไม่แข็งแรงเท่าที่ควร
- 4) ไม่มีอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย เช่น เข็มขัดนิรภัย อุปกรณ์ ดับเพลิง เป็นต้น

3.1.3 ปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุเกี่ยวข้องกับทาง และสภาพแวดล้อม สภาพแวดล้อมที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ หมายถึง สิ่งแวดล้อมที่เป็นส่วนประกอบที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น ประกอบด้วยอุปสรรคตามธรรมชาติ เป็นปรากฏการณ์ตามธรรมชาติ เช่น

- 1) ทศวินภัยในการมองเห็นต่ำ
- 2) ไม่เข้าใจกฎจราจร เช่น ป้ายห้าม ป้ายเตือนอุปกรณ์ความปลอดภัย หรือเครื่องหมายบนถนนไม่ชัดเจนแสงสว่างไม่พอให้มองเห็นไม่มีไฟกะพริบเตือน ซึ่งอุปกรณ์เหล่านี้จำเป็นต้องติดตั้งอยู่ในที่มองเห็นได้ชัดเจนทั้งกลางวันและกลางคืน เข้าใจง่าย อ่านแล้วไม่ต้องตีความเอาเอง ทางเดินข้ามไม่เหมาะสม อันตราย และแคบ เป็นต้น
- 3) ชั่วโมงเร่งด่วนความคับคั่งของการจราจรทำให้ผู้ขับขี่ และคนเดินเท้าต้องแย่งพื้นที่ถนนเนื่องริมทางเท้า หรือบนฟุตบาท ส่วนมากจะมีของมาตั้งแย่งพื้นที่ไว้สำหรับคนเดิน ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย
- 4) ปริมาณการจราจรสูง เนื่องจากช่วงเทศกาล เป็นต้น

4. พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ลักษณะการคมนาคมขนส่งทางบก ที่มีความสัมพันธ์ทำให้เกิดอุบัติเหตุมีหลายประการ หากเกิดความบกพร่องอย่างหนึ่งอย่างใดแล้ว ย่อมก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ นักวิชาการกล่าวถึงปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรมีคล้ายกัน ดังนี้

สุวณีย์ กุนอก (2548, อ้างถึงใน ชลธิดา แสงมะณี, 2550,) กล่าวถึงปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจร ประกอบด้วย 3 ปัจจัย ดังนี้

4.1 ปัจจัยเกี่ยวกับคน (Human factor) พบว่า เป็นปัจจัยที่เป็นสาเหตุสูงสุดประมาณ ร้อยละ 90 เกิดจากการขับขี่ ประเภทของผู้ใช้ถนนแบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ

4.1.1 ผู้ขับขี่ กล่าวได้ว่า ผู้ขับขี่เป็นผู้ก่อให้เกิดอุบัติเหตุโดยตรง เพราะผู้ขับขี่มีผลต่อการบังคับ และควบคุมตนเองและยานพาหนะให้อยู่ในสถานการณ์ต่าง ๆ กันอุบัติเหตุส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจากการกระทำผิดพลาดของผู้ขับขี่โดยตรง เฉพาะผู้ขับขี่ยานพาหนะซึ่งมีปัจจัยเข้ามาเกี่ยวข้อง ดังนี้

- 1) อายุ สถิติที่ได้จากประเทศกำลังพัฒนา และประเทศพัฒนาแล้ว พบว่าอุบัติเหตุบนถนนเกิดขึ้นกับวัยรุ่นและเยาวชนอายุ 15-24 ปี ถึงเกือบร้อยละ 50 เป็นกลุ่มอัตราเสี่ยงสูง
- 2) เพศ ในประเทศกำลังพัฒนาส่วนใหญ่ จะเกิดอุบัติเหตุขึ้นกับผู้ชายมากกว่าผู้หญิงประมาณ 2-5 เท่า
- 3) การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร สาเหตุเกิดจากการขาดความรู้สึกรับผิดชอบการเห็นแก่ตัว และความไม่มีระเบียบวินัย การระบายอารมณ์ โกรธ หงุดหงิด โดยการขับรถเมื่อปฏิบัติบ่อย ๆ ก็จะทำให้เกิดความเคยชินเป็นนิสัยในการขับรถผิดกฎจราจร และสร้างความเดือดร้อนให้ผู้อื่น
- 4) พฤติกรรมเบี่ยงเบน เช่น การขับรถให้ตื่นเต้นหวาดเสียว เป็นการแสดงความเก่งกล้าของตนเอง เป็นต้น
- 5) ความชำนาญทางช่วยเพิ่มความมั่นใจในการขับรถ ถ้าผู้ขับขี่ไม่เคยใช้เส้นทางใดแล้วไปขับรถทางนั้น โดยไม่มีความชำนาญทางก็อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่ายกว่าผู้ที่ชำนาญทางแล้ว

6) สภาวะทางร่างกาย ได้แก่ สภาพร่างกายที่ไม่สมบูรณ์ การเจ็บป่วยทางร่างกาย เช่น ไม่สบาย ปวดศีรษะ ความผิดปกติทางสายตา เช่น ตาบอดสี สายตาสั้น เป็นต้น การที่บุคคลพยายามจะทำงานเกินขอบเขตความสามารถของร่างกายตนเอง อาจเนื่องมาจากสุขภาพหรือความจำกัดของร่างกายของตนเอง เช่น เด็กอยากขับรถจักรยานยนต์ ของผู้ใหญ่ เป็นต้น

7) สภาพจิตใจที่ผิดปกติ เช่น อารมณ์เสีย เหม่อลอย หรือครุ่นคิดปัญหายุ่งยาก อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้

8) การขับรถด้วยความเร็วสูง มีผลทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย และความเสียหายรุนแรง โอกาสเกิดอุบัติเหตุจะสูงขึ้น เมื่อใช้ความเร็วเกินกว่า 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ถึงแม้จะใช้ความระมัดระวังอย่างเต็มที่แล้วก็ตาม เพราะเมื่อมีเหตุการณ์เกิดขึ้นอย่างกะทันหันจะไม่สามารถหยุดรถได้ทันทั่วทั้ง

9) แอลกอฮอล์และยา ยาบางประเภทมีผลต่อร่างกายทำให้เกิดความสามารถในการขับช้าลง เช่น ยาแก้ปวด ยาก่อนประสาธา ยาแก้หวัด ยาคลายกล้ามเนื้อ ยาเสพติด เป็นต้น เนื่องจากผลของยาเหล่านี้ทำให้วังงซึม อยากจะหลับ ส่วนแอลกอฮอล์เป็นสาเหตุหนึ่งที่สำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรที่สำคัญในประเทศไทย จากหนังสือคู่มือการขับขี้อย่างปลอดภัยของกรมการขนส่งได้อธิบายถึงระดับแอลกอฮอล์ในเลือดของผู้ดื่มสุราไว้ ดังนี้ ถ้าระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงถึง 30 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ จะมีอาการสนุกสนานร่าเริง ถ้าระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงถึง 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ จะแสดงอาการสนุกสนานมาก เดินไม่ตรงทาง ซึ่งจะเป็นขนาดการดื่มสุราที่เสี่ยงภัย

4.1.2 คนโดยสาร (Passenger) หมายถึง ผู้โดยสารไปกับยานพาหนะที่ไม่ใช่ผู้ขับขี่และโดยธรรมชาติของคนโดยสารเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุโดยตรงนั้น จะมีต่อเมื่อรถเกิดอุบัติเหตุ แต่การเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุโดยอ้อม ได้แก่ การเร่งเร้าให้ผู้ขับขี่รถเกิดความคึกคะนองขับด้วยความเร็วมาก โดยเฉพาะผู้โดยสารที่เดินทางไปเป็นหมู่คณะ

4.1.3 คนเดินเท้า (Pedestrian) จัดว่าเป็นผู้มีส่วนในการจราจรทางบกที่อ่อนแอที่สุด เพราะไม่มีเครื่องป้องกันอันตรายและไม่เป็นอันตรายพอที่จะทำให้เกิดความเสียหายแก่ยานพาหนะ ดังนั้นจึงปรากฏเสมอว่า คนเดินเท้ามักเป็นฝ่ายประสบอุบัติเหตุเสียมากกว่าการก่ออุบัติเหตุ

4.2 ปัจจัยเกี่ยวกับยานพาหนะ (Vehicular factor) อุบัติเหตุที่เกิดจากความบกพร่องชำรุดของเครื่องยนต์ ซึ่งมีส่วนเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุบนท้องถนนน้อยมาก เมื่อเทียบกับสาเหตุอื่น ๆ แต่ยานพาหนะที่สภาพชำรุดบกพร่องขาดการตรวจสอบและบำรุงรักษาที่ดีก่อนใช้งานในต่างประเทศจะเข้มงวดมากในการตรวจสอบสภาพรถเพราะถือว่านอกจากจะเป็นอันตรายต่อเจ้าของรถแล้วยังเป็นอันตรายต่อสาธารณชนด้วย สำหรับประเทศไทย แม้จะมีการกำหนดให้นำรถไปตรวจสอบสภาพก่อนนำมาใช้ท้องถนน แต่ยังมีรถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรง และอุปกรณ์ไม่สมบูรณ์ขับกันอยู่เสมอทั้งนี้เพราะมีการหลบเลี่ยงเจ้าหน้าที่ไม่สามารถตรวจสอบได้ทั้งหมด ยานพาหนะที่มีสภาพชำรุดบกพร่องขาดการตรวจสอบและบำรุงรักษาที่ดีก่อนการใช้งาน ตลอดจนยานพาหนะที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานอาจเป็นสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้

4.3 ปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุเกี่ยวข้องกับทางและสภาพแวดล้อม สภาพแวดล้อมที่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ หมายถึง สิ่งแวดล้อมที่เป็นส่วนประกอบที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น ประกอบด้วยอุปสรรคตามธรรมชาติ เป็นปรากฏการณ์ตามธรรมชาติ เช่น

4.3.1 หมอกลางจัด

4.3.2 อุปกรณ์ความปลอดภัยบกพร่อง เช่น ป้ายเตือน เครื่องหมายบนถนนไม่ชัดเจน แสงสว่างไม่พอให้มองเห็น ไม่มีไฟกะพริบเตือน ซึ่งอุปกรณ์เหล่านี้จำเป็นต้องติดตั้งอยู่ในที่มองเห็นได้ชัดเจนทั้งกลางวันและกลางคืน เข้าใจง่าย อ่านแล้วไม่ต้องตีความเอาเอง ทางเดินข้าม ไม่เหมาะสม อันตราย และแคบ เป็นต้น

4.3.3 ความคับคั่งของการจราจรทำให้ผู้ขับขี่ และคนเดินเท้า ต้องแย่งพื้นที่ถนนมีการเปลี่ยนทางรถอยู่เสมอ ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

4.3.4 ปริมาณการจราจรหนาแน่น เนื่องจากช่วงเทศกาล เป็นต้น

4.3.5 อุปสรรคในเส้นทาง เนื่องจากการกระทำของคน เช่น จอดรถเกินทางบนถนน จอดรถไม่ให้สัญญาณไฟ การเผาหญ้าข้างถนน ปลอ่ยสัตว์เลี้ยง การบรรทุกดินตกล้นที่ถนนเมื่อฝนตกทำให้ถนนลื่น

4.3.6 สภาพถนนไม่เหมาะสม เช่น โค้งมาก หักมุม ความกว้างของช่องทางเดินรถน้อย ไหล่ถนนไม่มี หรือแคบเกินไป ไม่มีเครื่องกั้นทางบอกเหตุ การซ่อมถนนไม่ถูกวิธี การใช้วัสดุที่ทำให้ความฝืดน้อยลง

ยุทธนา วรณปติกุล และสุพิดา เรืองจิต (2550) ได้สรุป ปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ดังนี้

1. การดื่มสุราแล้วขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า ร้อยละ 50 ของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์มีสาเหตุมาจากการดื่มสุรา หรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ หากมีระดับแอลกอฮอล์อยู่ในเลือดสูงกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ฤทธิ์ของแอลกอฮอล์จะไปก่อกำหนดการทำงานของสมอง ทำให้สั่งงานช้าลง การตัดสินใจช้า กระะยะผิดพลาด และทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

2. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรหรือไม่รู้กฎจราจรทำให้เกิดอุบัติเหตุ

3. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ได้รับการฝึกหัดอย่างถูกวิธีส่วนใหญ่จะฝึกขับขี่กันเองทำให้ไม่มีความชำนาญในการหลีกเลี่ยงอันตราย ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้บ่อย และพบมากกว่าร้อยละ 50 ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่มีใบอนุญาตขับขี่

4. ขาดการตรวจสอบสภาพรถก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ เครื่องยนต์บกพร่องก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้

สรุปได้ว่า สาเหตุที่เป็นปัจจัยก่อให้เกิด อุบัติเหตุจากการขับขี่รถ ได้แก่ ปัจจัยด้านคน ปัจจัยด้านยานพาหนะ ปัจจัยด้านถนน และปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมโดยเฉพาะอย่างยิ่งปัจจัยจากคน เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งพบว่า มีพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสม ได้แก่การขับเร็ว เมาแล้วขับขี่รถหวาดเสียว ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร

การบาดเจ็บ และการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรมีความรุนแรงมากขึ้น สร้างความสูญเสียที่มีมูลค่ามหาศาล โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ เนื่องจากรถจักรยานยนต์เป็นพาหนะราคาถูก ถูกนำมาใช้ในการเดินทางของประชาชนจำนวนมาก และก่อให้เกิดการบาดเจ็บจากอุบัติเหตุมากที่สุด โดยมีสาเหตุจากพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อความปลอดภัย เช่น การขับขี่ในขณะที่อายุยังน้อย ขับขี่โดยไม่มีใบอนุญาต และไม่สวมหมวกนิรภัย (กรมสนับสนุนบริการสุขภาพ, 2546). รถจักรยานยนต์เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุถึงตายเป็น 20 เท่า ของรถยนต์ด้วยระยะทางการใช้งานเท่ากัน เนื่องจากรถจักรยานยนต์มีสมรรถนะเกินตัว คือ อัตราเร่งสูงทำความเร็วได้มาก แต่ทรงตัวได้ไม่ดีเท่ารถยนต์

และไม่สะดวกสายตาผู้ใช้รถใช้ถนนเท่ารถยนต์ การขับขี่รถจักรยานยนต์ คือ การเอาเนื้อไปหุ้มเหล็ก เมื่อประสบอุบัติเหตุร่างกายจึงกระทบพื้นถนน หรือสิ่งกีดขวางโดยตรง และรุนแรง (ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล และวิชัย เอกพลากร (2546) จากรายงานการเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาของสำนักกระบาดวิทยากรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข ได้วิเคราะห์สถานการณ์การบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร ช่วงเทศกาลสงกรานต์พ.ศ. 2553 พบว่า พฤติกรรมเสี่ยงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมีผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตมากที่สุด คือ พฤติกรรมการไม่สวมหมวกนิรภัยทั้งผู้ขับขี่ และผู้โดยสาร คิดเป็นร้อยละ 88.60 (กรมควบคุมโรค, 2553, 129-132) และจากข้อมูลของระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บโดยสำนักกระบาดวิทยา กระทรวงสาธารณสุข ได้จัดตั้งระบบเฝ้าระวังการบาดเจ็บในระดับจังหวัด พบว่า การบาดเจ็บของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในปี พ.ศ.2545-2549 โดยกลุ่มอายุที่บาดเจ็บสูงสุด คือ กลุ่มอายุ 15-19 ปี รองลงมา คือ กลุ่มอายุ 20-24 ปี และบุคคลที่ไม่สวมหมวกนิรภัยสูงสุด คือ นักเรียน นักศึกษา (กาญจณีย์ ดำนาจแก้ว, 2551)

4.4 ด้านความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522

หลักการเบื้องต้นของกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรลักษณะสำคัญประการหนึ่งของกฎหมายก็คือกฎหมายต้องเป็นคำสั่งหรือข้อบังคับที่ใช้ได้เสมอ หมายความว่า กฎหมายเมื่อประกาศมีผลบังคับใช้แล้วก็ใช้ได้ตลอดไปจนกว่าจะถูกแก้ไข เปลี่ยนแปลงหรือยกเลิกโดยกระบวนการที่ต้องตามขั้นตอนในภายหลัง เพราะตราบิตที่ยังไม่มีการยกเลิกก็ต้องถือว่ากฎหมายนั้นยังมีอยู่ จะหยิบยกขึ้นมาใช้เมื่อใดก็ยังคงมีผลบังคับใช้ได้การกระทำความผิดกฎหมายเกี่ยวกับการจราจรเป็นการกระทำผิดที่มีโทษทางอาญาประเภท Mala Prohibita ซึ่งหมายถึงการกระทำที่กฎหมายได้บัญญัติไว้ว่าเป็นความผิด กล่าวคือ การกระทำนั้น ๆ ไม่ได้เป็นความชั่วหรืออาชญากรรมด้วยตัวของมันเองแต่อย่างใด เช่น การที่ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จะเลี้ยวซ้ายหรือเลี้ยวขวาก็ย่อมสามารถกระทำได้โดยอิสระหากขับขี่ในบ้านของตนเอง แต่หากขับขี่ไปบนท้องถนนแล้วฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจรบังคับห้ามเลี้ยวซ้ายเข้าก็จะเป็นความผิดทันที ทั้ง ๆ ที่การเลี้ยวซ้ายหรือเลี้ยวขวาก็ไม่ได้เป็นการชั่วหรือเป็นอาชญากรรมแต่อย่างใด อย่างไรก็ตามทุกฝ่ายไม่ว่าจะเป็นผู้ขับขี่ผู้ใช้รถใช้ถนน รวมถึงผู้ที่มีอำนาจในการใช้กฎหมายบังคับแล้วจะต้องมีความรู้ ความเข้าใจ และปฏิบัติตามกฎหมายที่ได้บัญญัติไว้อย่างเคร่งครัด พื้นฐานที่เกี่ยวกับการจราจรเพื่อช่วยเสริมให้เกิดความรู้ความเข้าใจในตัวกฎหมายหลักได้ง่ายมากขึ้น ดังนี้

ที่มาของปัญหาจราจรเกิดได้จากปัจจัยสำคัญ 4 ประการ คือ

1. ถนนและผังเมือง
2. ปริมาณรถและทิศทางการเดินทาง
3. พฤติกรรมการขับขี่
4. การบริหารงานจราจร

สรุป จากสถิติประเทศไทยมีอัตราการเสียชีวิตบนท้องถนนสูงเป็นอันดับ 3 ของโลกจากรายงาน โดยองค์การอนามัยโลก พบว่า ประเทศไทยมีสถิติการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุบนท้องถนนเฉลี่ยสูงถึง 38 ราย ต่อประชากร 100,000 รายต่อปี นอกเหนือจากการได้รับการขนานนามให้เป็นถนนที่ “อันตรายที่สุดในเอเชีย” แล้วประเทศไทยยังได้อันดับ 1 ในด้านอุบัติเหตุที่เกี่ยวกับยานพาหนะสองล้อ โดยมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุดังกล่าวมากถึงร้อยละ 70 ของอุบัติเหตุจราจรทั้งหมดบพบัญญัติต่าง ๆ ที่เกี่ยวกับ

ข้อควรปฏิบัติ และข้อที่ไม่ควรปฏิบัติในการใช้รถใช้ถนน ซึ่งหากผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัดแล้ว ปัญหาการจราจร สถิติการเกิดอุบัติเหตุต่าง ๆ ก็จะสามารถลดลงได้อย่างแน่นอน

ดังนั้น เพื่อเป็นการลดการจราจรที่ติดขัด ลดการเกิดอุบัติเหตุซึ่งเป็นสาเหตุทำให้เกิดการสูญเสียทั้งชีวิต และทรัพย์สิน จึงต้องอาศัยความร่วมมือจากทุกภาคส่วน กล่าวคือ ผู้ใช้รถใช้ถนนต้องมีการศึกษาหาความรู้ และทำความเข้าใจในตัวกฎหมายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องกับการจราจร และต้องให้ความสำคัญ และตระหนักถึงการปฏิบัติตามกฎหมายอย่างเคร่งครัด

4.5 ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ

การศึกษาเกี่ยวกับการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจราจร พบว่า สิ่งที่เป็นตัวกำหนดว่าผู้ขับขี่มีการรับรู้ต่อโอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจราจร ประกอบด้วย

4.5.1 ผู้ขับขี่รู้ถึงความเป็นไปได้ที่จะเกิดอันตรายในสภาพการณ์ในการจราจร และ

4.5.2 ผู้ขับขี่รู้ถึงความสามารถของตนเองในการป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้จากสภาพการณ์ที่เป็นอยู่จริงที่อาจจะเปลี่ยนเป็นการเกิดอุบัติเหตุ (Gergesene 1996, Rosen stock 2005, นวลอนงค์.บุญจรรยาสุศิลป์ 2546) กล่าวว่าการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุหรือได้รับอันตรายจากการจราจรของผู้ขับขี่ยานพาหนะแสดงถึงบทบาทที่สำคัญในการขับขี่ที่ปลอดภัยของผู้ขับขี่ ตัวอย่าง เช่น ในวัยรุ่นผู้ขับขี่ยานยนต์มีระดับการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุในระดับต่ำ การรู้ถึงวิธีการที่จะหลีกเลี่ยงจากความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นอยู่ในระดับต่ำด้วย ดังนั้น จึงให้ความระมัดระวังต่ออันตรายที่อาจเกิดขึ้นน้อย เช่นกัน การรับรู้ที่มีความสัมพันธ์กับอุบัติเหตุจราจร คือ เป็นลักษณะการรับรู้ของผู้ขับขี่เกี่ยวกับการโอกาสจะมีส่วนเกี่ยวข้องในการเกิดอุบัติเหตุได้ในอนาคต และความกังวลว่าตนเองจะได้รับอันตรายจากอุบัติเหตุจราจร มีฐานความคิดจากรูปแบบความเชื่อด้านสุขภาพจากแบบจำลอง Health Belief Model Dery (1999) ได้อธิบายว่า การรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจราจร หรือได้รับอันตรายจากการจราจรของผู้ขับขี่ จะแสดงถึงความสามารถในการประเมินอันตรายที่อาจเกิดขึ้นในสถานการณ์จราจร และสามารถป้องกันตนเองจากอันตรายในการจราจรได้ ทำให้พฤติกรรมเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุลดลง ดังนั้นผู้ขับขี่ที่มีระดับการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจราจรไม่ดี จะไม่ระมัดระวังในการขับขี่ จึงมีการขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรได้มาก และเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย และการยอมรับความเสี่ยงของผู้ขับขี่แสดงถึงจุดเริ่มต้นของการขับขี่ที่มีความเสี่ยง เพราะการยอมรับความเสี่ยงเป็นพื้นฐานของความเสี่ยงต่าง ๆ หรือเป็นสิ่งที่กระตุ้นรูปแบบของการขับขี่ที่ผู้ขับขี่เห็นว่ามีความเสี่ยงที่เจตนาจะให้ดำเนินต่อไป เพราะคิดว่าไม่เกิดอันตรายต่อตนเอง อีกทั้งผู้ขับขี่เห็นว่าการขับขี่มีความสำคัญ และมีความจำเป็นในกิจวัตรประจำวัน จากรูปแบบการขับขี่ดังกล่าว มีเหตุผลหลายอย่างที่เป็นสิ่งบ่งบอกว่าผู้ขับขี่อาจได้รับความเสี่ยง คือ

1) ผู้ขับขี่มีลักษณะบ่งบอกต่อการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุที่ไม่ดี นั่นคือ มีการรับรู้ว่าการขับขี่ด้วยความเร็วค่อนข้างสูงยังไม่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดความผิดพลาดในการตัดสินใจต่อระยะทางที่จะเหยียบเบรกในขณะที่คนเดินข้ามถนน เป็นต้น ซึ่งอาจเนื่องมาจากผู้ขับขี่มีการประเมินความสามารถของตนเองในการจัดการปัญหาที่อาจเกิดขึ้นในขณะที่ขับขี่ไวสูงเกินไป

2) ผู้ขับขี่มีลักษณะทักษะที่ไม่ดี ตัวอย่าง เช่น ขณะมีคนเดินข้ามถนนผู้ขับขี่จะใช้เวลาในการตัดสินใจที่จะลดความเร็วลง ด้วยเหตุนี้การตัดสินใจที่จะปล่อยคันเร่งหรือเหยียบเบรกจึงช้าลง

3) ผู้ขับขี่มีลักษณะการยอมรับความเสี่ยงสูง คือมีการรับรู้การขับขี่ด้วยความเร็วสูงอย่างต่อเนื่องเป็นสิ่งที่เหมาะสม และไม่เสี่ยงอันตราย เป็นต้น

การหลีกเลี่ยงปัจจัยเสี่ยงที่อาจจะเกิดอุบัติเหตุ และการเตรียมความพร้อมของผู้ขับขี่ พฤติกรรมในการขับขี่ การปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด ซึ่งทั้งหมดกระทำอยู่บนความไม่ประมาท อัตราความเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุก็จะลดน้อยลงจนแทบไม่มีโอกาสเกิดขึ้น 5 ปัจจัยเสี่ยงที่อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุ มีดังนี้

1) ใช้ความเร็วสูงในการขับขี่

การใช้ความเร็วสูงขณะขับขี่มีความเสี่ยงที่จะก่อให้เกิดอุบัติเหตุเพิ่มสูงขึ้นเมื่อเทียบกับการขับขี่ด้วยความเร็วปกติ และเมื่อยามที่ผู้ขับขี่ต้องใช้เส้นทางที่ไม่คุ้นเคยแล้วละก็การใช้ความเร็วสูงก็ยิ่งเสี่ยงมากขึ้นอาจจะผลอใช้ความเร็วมากเกินไปในการเข้าโค้ง ซึ่งอาจจะก่อให้เกิดอันตรายได้แต่หลาย ๆ คนในยามรีบเร่งก็มีความจำเป็นที่จะต้องทำความเร็ว หนึ่งวิธีที่จะช่วยให้เราไม่ต้องขับขี่ด้วยความเร็วก็คือการเผื่อเวลาเดินทาง และศึกษาเส้นทางก่อนออกเดินทางเสมอ

2) ความไม่พร้อมของผู้ขับขี่

อาการง่วงนอน ความเครียด อาการมีเมามาก ๆ สิ่งเหล่านี้ล้วนแล้วแต่ทำให้ความสามารถในการขับขี่ลดน้อยลง ซึ่งเมื่อความสามารถลดน้อยลงประสิทธิภาพในการขับขี่ก็มีความเสี่ยงเพิ่มขึ้นสวนทางกัน เพราะฉะนั้นการพักผ่อนอย่างเพียงพอ การดูแลตัวเอง ไม่เครียด และเตรียมความพร้อมร่างกายให้ดีอยู่เสมอก็จะช่วยลดความเสี่ยงได้แล้ว

3) ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร

ป้ายเตือน ป้ายห้าม ข้อกำหนดต่าง ๆ บนท้องถนน ล้วนแล้วแต่มีความสำคัญยิ่ง ผู้ขับขี่ทุกคนจึงต้องปฏิบัติตามอย่างเคร่งครัด ยกตัวอย่างป้ายห้ามแซง หรือเส้นแบ่งจราจรเส้นทึบห้ามแซง ในขณะที่ขับขี่หากพบไม่ควรแซงเด็ดขาด เพราะเป็นช่วงถนนที่เราไม่สามารถเห็นรถที่สวนมาได้อย่างชัดเจน และเมื่อแซงขึ้นไปแล้วมีรถสวนมาก็คงก่อให้เกิดอุบัติเหตุร้ายแรงได้ทั้งตัวผู้ขับขี่เอง และผู้ร่วมขับขี่บนท้องถนนคนอื่นด้วย

4) ใช้โทรศัพท์ขณะขับขี่

ในปัจจุบันเราจะสังเกตเห็นได้ว่าผู้ขับขี่หลาย ๆ คน ยังใช้โทรศัพท์กันในขณะที่ขับขี่ไม่ว่าจะเป็นการคุยโทรศัพท์ หรือแม้กระทั่งเข้าถึงโซเชียลต่าง ๆ ซึ่งการที่เราละสายตาจากถนนเพียงไม่กี่วินาที อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ ในขณะที่ก้มลงดูหน้าจอโทรศัพท์รถคันหน้าอาจจะเบรกกะทันหันทำให้ผู้ขับขี่เบรกรถไม่ทันได้ หรือแม้แต่การคุยโทรศัพท์แต่สายตายังมองไปบนถนนก็ตามแต่สมาธิจดจ่ออยู่กับการคุยโทรศัพท์ ก็อาจจะทำให้เราตัดสินใจไม่ทันการเมื่อเกิดเหตุคับขันขึ้น

5) ความไม่พร้อมของรถยนต์อีกปัจจัยที่มีความสำคัญไม่แพ้กัน หากเมื่อคนพร้อม แต่รถไม่พร้อมแล้วก็อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ ดังนั้นควรหมั่นตรวจเช็คสภาพรถให้พร้อมใช้งานอยู่เสมอ

4.6 ด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ

อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์เป็นปัญหาสำคัญ ทั้งในต่างประเทศและในประเทศไทย ทั้งนี้เนื่องจากความเจริญก้าวหน้าของเทคโนโลยีที่ทำให้การสัญจรไปมาของประชาชนมีความสะดวก และรวดเร็วมากขึ้น การศึกษาถึงวิวัฒนาการของการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ สถานการณ์ปัญหา และแนวโน้มของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ผลกระทบ และความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ และการป้องกันและการจัดการอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์จะทำให้ทราบถึงความเป็นมา และเกิดความเข้าใจถึงสถานการณ์ปัญหา และการจัดการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ โดยเฉพาะที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ได้เป็นอย่างดี อุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์พบได้บ่อยในประเทศที่กำลังพัฒนา และประเทศด้อยพัฒนาสาเหตุมาจากการใช้รถจักรยานยนต์เป็นจำนวนมาก และการคำนึงถึงความปลอดภัยมีน้อยกว่าประเทศที่พัฒนาแล้ว

ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรลักษณะการคมนาคมขนส่งทางบก ที่มีความสัมพันธ์ทำให้เกิดอุบัติเหตุมีหลายประการหากเกิดความบกพร่องอย่างหนึ่งอย่างใดแล้วย่อมก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ นักวิชาการกล่าวถึง ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรมีนัยคล้ายกัน ดังนี้

4.6.1 ปัจจัยที่ทำให้ได้พบกับความเสี่ยง (Factors influencing exposure to risk)

ประกอบด้วย ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ ปัจจัยส่วนบุคคล การกำหนดพื้นที่ในการใช้รถยนต์ การใช้ความเร็วที่ไม่เหมาะสมกับสภาพถนน การออกแบบถนนที่ไม่เหมาะสม ไม่มีสัญญาณเตือนขั้วซี ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจ ปัจจัยส่วนบุคคล การกำหนดพื้นที่ในการใช้รถยนต์ การใช้ความเร็วที่ไม่เหมาะสมกับสภาพถนน การออกแบบถนนที่ไม่เหมาะสม ไม่มีสัญญาณเตือนขั้วซี

1) ปัจจัยทางด้านเศรษฐกิจมีความเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ โดยพบว่าประเทศที่กำลังพัฒนาที่มีรายได้ของประเทศต่ำ พบว่า อัตราการเกิดอุบัติเหตุที่สูง โดยเฉพาะอุบัติเหตุที่เกิดจากรถจักรยานยนต์ เนื่องจากเป็นยานพาหนะที่มีราคาย่อมเยา เหมาะกับประเทศที่มีรายได้ต่ำ และกลุ่มบุคคลที่มีกำลังซื้อน้อย (Odero, Garner, & Zwi, 1997) ประเทศที่มีรายได้สูงจะมีงบประมาณในการจัดระบบจราจรได้ดี โดยการมีอุปกรณ์ที่ทันสมัย และครอบคลุมทุกพื้นที่ เช่นไฟสัญญาณจราจรตามสี่แยกต่าง ๆ ตลอดจนบุคลากรที่จะอำนวยความสะดวกในการจราจร การออกแบบระบบกายภาพเกี่ยวกับการจราจร และสัญญาณไฟจราจรที่มีประสิทธิภาพไม่เพียงแต่ทำให้การจราจรตามสี่แยกต่าง ๆ เคลื่อนตัวได้ดีเท่านั้น แต่ยังทำให้ลดอุบัติเหตุ และลดความขัดแย้งของผู้ใช้ยานพาหนะด้วย (Ameratunga, Hijar, & Norton, 2006)

2) ปัจจัยด้านบุคคล ได้แก่ ครอบครัว การสนับสนุนทางสังคม ช่องทางความรู้ ด้านสุขภาพ ความรู้กับพฤติกรรมสุขภาพ ความแตกต่างระหว่างเพศ ในการรับรู้ข้อมูลต่าง ๆ ที่อยู่รอบ ๆ ตนเอง (Furman & Bushmaster, 1992) ดังนั้น การดำเนินการเพื่อให้นักศึกษามีสุขภาพที่ดีควรเป็นโปรแกรมที่มีการดำเนินการทั้ง 2 ด้าน คือ ทั้งส่งเสริมคุณลักษณะภายในของนักศึกษาซึ่งอาจส่งเสริมความเข้มแข็งในการมองโลก ความยืดหยุ่นทนทาน ความเชื่ออำนาจภายในตนหรือส่งเสริมทักษะที่จำเป็น เช่น การบริหารเวลา ส่งเสริมการรับรู้ที่ถูกต้อง ส่งเสริมประสบการณ์เรียนรู้ที่ดี ในขณะที่เดียวกันควรสร้างเครือข่ายให้เกิดการเอื้ออำนวย การสนับสนุนจากเพื่อนครอบครัวและสถาบัน จากข้อมูลของผู้ได้รับอุบัติเหตุทางถนนพบมากในเพศชาย และมีอายุอยู่ระหว่าง 10-25 ปี และส่วนใหญ่เป็นนักเรียน นิสิต นักศึกษาและก่อนการขับขี่รถจักรยานและจักรยานยนต์เด็กนักเรียน ร้อยละ 45.3 มีประสบการณ์ในการดื่ม

เครื่องตีที่มีแอลกอฮอล์และร้อยละ 17 ขับรถยนต์ภายหลังจากตีเครื่องตีที่มีแอลกอฮอล์ ดังนั้นการรณรงค์เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุจราจรทางถนนจะต้องเริ่มตั้งแต่ในโรงเรียน (Muhlenberg, Johnson, Usdan, Annang, & Clayton, 2007) ซึ่งนอกจากนี้บุคลิกภาพมีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ รวมถึงความผิดปกติของสารสื่อประสาทในสมองด้วยจากรายงานการวิจัยพบว่าผู้ที่มีบุคลิกภาพที่เอาแต่ใจตนเอง ไม่เชื่อฟังคนอื่น และมีระดับของ Platelet monoamine oxidase activity ต่ำ มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ง่ายโดยเฉพาะในเด็กผู้หญิง (Enesco, Harro, Pullmann, Allik, & Harro, (2007)

3) การกำหนดพื้นที่ในการใช้ยานพาหนะ และสัญลักษณ์ต่าง ๆ ยังไม่มีประสิทธิภาพ ได้แก่ ทำให้คนมีพฤติกรรมไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร คนเดินถนนจัดเป็นกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูงที่สุดกลุ่มหนึ่ง เนื่องจากไม่มีเครื่องหุ้มกายที่สามารถบรรเทาภัยอันตรายได้ ร้อยละ 5 ของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจร จากรายงานของโรงพยาบาลศูนย์ขอนแก่น ในปี พ.ศ. 2544 พบผู้บาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร จำนวน 8,269 คน มีผู้บาดเจ็บที่เป็นคนเดินถนน จำนวน 483 คน และเสียชีวิต 23 คน ลักษณะทางกายภาพของถนนไม่เหมาะสมกับความเร็วที่ใช้ขับขี่ จากสถิติของกรมทางหลวงพบว่าระหว่างปี พ.ศ. 2535-2539 ปรากฏรายงานจุดอันตรายบนถนนบริเวณทางแยก 1,211 จุด คิดเป็น ร้อยละ 19 จากจำนวนทางแยกทั้งหมด 6,498 แห่ง ในโครงข่ายถนน 60,000 กิโลเมตรซึ่งครอบคลุมประมาณ 1 ใน 4 ของความยาวถนนทั่วประเทศ ไม่มีหลักฐานว่าถนนในความดูแลของหน่วยงานอื่นมีจุดอันตรายมากเพียงใด บ่งชี้ว่ามาตรฐานในการดูแลความปลอดภัยของถนนภายใต้ความรับผิดชอบของหน่วยงานต่าง ๆ ต่างกัน สำหรับอัตราการตายจากอุบัติเหตุจราจรในระดับภูมิภาค พบว่า ภาคกลางพบมากที่สุด ส่วนกรุงเทพมหานคร พบน้อยที่สุด โดยในปี พ.ศ. 2546 ได้มีการวิจัยประเมินผลในช่วงเทศกาลปีใหม่ สงกรานต์ และช่วงปกติ (สิงหาคม-กันยายน) พบว่า กว่าร้อยละ 90 ของผู้บาดเจ็บ คือ คนในท้องถิ่นที่ออกจากบ้านไปธุระหรือเที่ยว และความรุนแรงของอุบัติเหตุในส่วนภูมิภาคสูงกว่าในกรุงเทพมหานครถึง 2.7 เท่า ซึ่งน่าจะมีที่มาหลายเงื่อนไข เช่น ในภูมิภาคจำนวนรถจักรยานยนต์ ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีความเสี่ยงสูงมีสัดส่วนสูงกว่าในกรุงเทพมหานครการใช้รถจักรยานยนต์ในภูมิภาคมี ร้อยละ 76.0 ส่วนในกรุงเทพมหานคร พบร้อยละ 43 นอกจากนี้ความเร็วของการจราจรในภูมิภาคสูงกว่าในกรุงเทพมหานคร เพราะความหนาแน่นของการจราจรน้อยกว่า อัตราการสวมหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่หรือผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ในภูมิภาค ก็ต่ำกว่าในกรุงเทพมหานคร (ไพบุลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล, 2546)

4.6.2 ปัจจัยเสี่ยงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ สำหรับปัจจัยเสี่ยงที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ ประกอบด้วยการใช้รถที่มีความเร็วสูง เมาแล้วขับ การใช้ยาบางชนิดในขณะที่ขับขี่ อยู่ในวัยศึกษาคนอง ไม่มีไฟส่องสว่าง ยานพาหนะชำรุด ทักษะนิสัยไม่ดีผู้ขับขี่ไม่มีความคุ้นเคยกับถนน จากผลการวิจัยส่วนใหญ่ พบว่าประมาณ ร้อยละ 70 ของผู้บาดเจ็บจากอุบัติเหตุจราจรเกิดเหตุในเวลากลางคืน และจำนวนผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในเวลากลางคืนมากกว่าในเวลากลางวัน 1.6 เท่า ความแตกต่างนี้อาจเนื่องมาจากความเร็วลักษณะการเกิดอุบัติเหตุจากการใช้อุปกรณ์นิรภัย การใช้สารออกฤทธิ์ต่อจิตประสาท เป็นต้น ช่วงเวลา 18.01-24.00 น. ทำให้ผู้ขับขี่ที่ประสบอุบัติเหตุมีการบาดเจ็บรุนแรงระดับเสียชีวิต ร้อยละ 37 นอกจากนี้ยังพบว่าปัจจัยที่เพิ่มความรุนแรงของการบาดเจ็บเสี่ยงจากอุบัติเหตุจราจรทางถนนในวัยรุ่นตอนปลายที่ขับขี่มอเตอร์ไซด์ คือ การไม่มีไฟส่องสว่าง การบรรทุกของหนัก การมอเตอร์ไซด์ที่ได้รับการดัดแปลงและมีการขับขี่ด้วยความเร็วสูง โดยเฉพาะในเขตชนบท

4.6.3 ปัจจัยเสี่ยงที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บรุนแรง เมื่อสภาพร่างกายของผู้บาดเจ็บอ่อนแออยู่ก่อนแล้ว ประกอบกับไม่ได้คาดเข็มขัดนิรภัย ไม่ได้สวมหมวกนิรภัย ถนนที่เป็นจุดเสี่ยงไม่มีราวกันถนนเมื่อเกิดอุบัติเหตุแล้วจะทำให้ได้รับบาดเจ็บที่รุนแรง จากการศึกษาผู้ป่วยหลังเกิดอุบัติเหตุ จำนวน 11,589 คน เปรียบเทียบระหว่างผู้ที่สวมหมวกนิรภัยขณะขับซึ่งรถจักรยานยนต์และรถจักรยาน และผู้ที่ไม่ได้สวมหมวกนิรภัย พบว่า ผู้ป่วยที่ไม่สวมหมวกนิรภัยมีการบาดเจ็บที่ศีรษะมากและรุนแรงกว่าผู้ที่สวมหมวกนิรภัยนอกจากนี้ยัง พบว่า มีการบาดเจ็บที่อวัยวะอื่น ๆ ได้แก่ ใบหน้า และคอ มากกว่าด้วย (Bowman, Aitken, Holtkamp, & Maham, 2008)

4.6.4 ปัจจัยเกี่ยวกับคุณภาพการช่วยเหลือ รักษาพยาบาลหลังเกิดอุบัติเหตุ ความรวดเร็วในการช่วยเหลือหลังเกิดอุบัติเหตุและประสิทธิภาพของบุคลากรและทีมในการช่วยเหลือหลังเกิดอุบัติเหตุ วัสดุอุปกรณ์ในการช่วยเหลือมีพอเพียง จะช่วยลดการตายและการบาดเจ็บที่รุนแรงได้

4.7 ด้านการรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ

อุบัติเหตุมักมาพร้อมความประมาทของ ผู้ใช้รถใช้ถนน รถ ถนน สิ่งแวดล้อม ปัจจัยเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ อันมีผู้ใช้ถนนเป็นชนวนสำคัญ นักวิชาการได้กล่าวถึง ทฤษฎีของการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งมีรายละเอียด ดังนี้

กูริต มีพร้อม (2550) กล่าวถึง ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุ หรือปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุ ดังนี้

ทฤษฎีโดมิโน (Domino theory) เฮนริช (Heinrich, 1959) เป็นผู้คิดค้นทฤษฎีโดมิโนโดยให้แนวคิดว่าการบาดเจ็บ และความเสียหายต่าง ๆ เป็นผลสืบเนื่องโดยตรงมาจากอุบัติเหตุเป็นผลมาจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย หรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย ซึ่งเปรียบเทียบได้เหมือนตัวโดมิโนที่เรียงกันอยู่ 5 ตัว ไกล่กันเมื่อตัวหนึ่งล้มย่อมมีผลให้ตัวโดมิโนถัดไปล้มตามกันไปด้วย ซึ่งโดมิโนทั้ง 5 ตัวเปรียบได้กับ

โดมิโนตัวที่ 1 คือ สภาพแวดล้อม หรือภูมิหลังของบุคคล (Social environment of background and ancestry) ซึ่งหมายถึง สิ่งแวดล้อมทางสังคม อันได้แก่ การเมือง การศึกษา เศรษฐกิจ ประเพณี ความเชื่อ ค่านิยม และวัฒนธรรมตลอดจนวิถีชีวิตที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมของคน ส่วนภูมิหลังของบุคคลนั้น หมายถึง พันธุกรรม ค่านิยม ความเชื่อที่ถูกถ่ายทอดมาทั้งทางกรรมพันธุ์และเรียนรู้มาจากสังคม เช่น ความเฉื่อยชา ความมูทะลุ ความสะเพร่า ความบ้าบิ่น

โดมิโนตัวที่ 2 คือ ความบกพร่องผิดปกติของบุคคล (Defect of person) หมายถึง ความบกพร่องหรือความผิดปกติของบุคคล ซึ่งอาจจะมีสาเหตุมาจากภูมิหลังหรือสภาพแวดล้อมทางสังคมของบุคคลนั้นก็ได้ เช่น ความบกพร่องทางด้านร่างกาย อันได้แก่ ความพิการของร่างกายแขน ขา หู ตา ประสาทสัมผัสและความบกพร่องทางด้านจิตใจ อันได้แก่ ความโกรธ ความโมโหจนเฉียว อารมณ์ร้อน วิตกกังวล ความเครียด

โดมิโนตัวที่ 3 คือ การกระทำหรือสภาพการณ์ที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe acts Unsafe condition) หมายถึง พฤติกรรมหรือการกระทำต่าง ๆ ของบุคคลที่เสี่ยงต่อการเกิดหรือทำให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น ไม่ใช้อุปกรณ์ป้องกันอันตรายในขณะที่ปฏิบัติงาน ขับรถเร็ว ขับรถด้วยความประมาทคึกคะนอง และสภาพการณ์ต่าง ๆ ที่ไม่ปลอดภัย เช่น เครื่องจักรชำรุด ฝนตก ถนนลื่น หมอกควัน ไฟ อากาศร้อน เครื่องมือหรืออุปกรณ์ในการปฏิบัติงานชำรุด

โดมิโนตัวที่ 4 คือ อุบัติเหตุ (Accident) เป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น เนื่องจากปัจจัยทั้ง 3 ด้านข้างต้นแล้ว ทำให้เกิดผลเสียต่อร่างกาย ชีวิตและทรัพย์สินทั้งของตนเองและบุคคลอื่น เช่น รถชน มีดบาด ไฟไหม้ น้ำร้อนลวก เป็นต้น

โดมิโนตัวที่ 5 คือ การบาดเจ็บหรือเสียหาย (Injury damages) เป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น ต่อเนื่องหรือภายหลังจากการเกิดอุบัติเหตุ และทำให้เกิดการบาดเจ็บกับร่างกายแต่เพียงอย่างเดียวหรือ อาจจะทำให้เกิดความสูญเสียทั้งทางร่างกาย ชีวิต จิตใจและทรัพย์สิน ตั้งแต่ขนาดเบาไปถึงขนาดหนัก เช่น เป็นแผล นิ้วขาด แขนขาขาด เสียชีวิต รถเสียหาย บ้านเรือนพินาศ เกิดมลพิษในอากาศ เป็นต้น

ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ

อุบัติเหตุบนท้องถนนที่เกิดขึ้นบ่อย ๆ ส่วนมากจะมากจากความประมาทเลินเล่อ หรือ สะเพร่าของคน จะด้วยความไม่ชำนาญ หรือความบกพร่องไม่สมบูรณ์ของยานพาหนะแต่ส่วนใหญ่เมื่อเกิดอุบัติเหตุคนมักจะไม่โทษชะตากรรม แต่ลืมนึกว่าอุบัติเหตุป้องกันได้ถ้าไม่ประมาท มีหลายหน่วยงานได้ให้ความสำคัญกับปัญหาดังกล่าวพร้อมทั้งร่วมกันหามาตรการป้องกันโดยคณะรัฐมนตรีมีมติ เมื่อวันที่ 29 กันยายน พ.ศ. 2552 เห็นชอบแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2552-2555 กำหนดให้ความปลอดภัยทางถนนเป็นวาระแห่งชาติ พร้อมทั้งมอบหมายให้หน่วยงานหลัก และหน่วยงานร่วมรับผิดชอบรับไปดำเนินการตามยุทธศาสตร์ของแผนแม่บท และให้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนนร่วมกับหน่วยงานที่เกี่ยวข้องดำเนินการจัดทำแผนปฏิบัติการให้สอดคล้องกับแผนแม่บทความปลอดภัย และพิจารณาปรับแผนปฏิบัติการของหน่วยงานในส่วนที่เกี่ยวข้องต่อไป ซึ่งแผนปฏิบัติการป้องกัน และลดอุบัติเหตุทางถนน พ.ศ. 2554-2555 มุ่งเน้นการดำเนินงานตามกรอบแนวทางของแผนแม่บทความปลอดภัยทางถนนที่มุ่งสู่วิสัยทัศน์ บนถนน “ทุกชีวิตปลอดภัยตามมาตรฐานสากล” และมุ่งลดอัตราการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนลงเหลือ 14.15 คน ต่อประชากรหนึ่งแสนคน ในปี พ.ศ. 2555 (กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย, 2554) และเมื่อพิจารณาจากสถิติอุบัติเหตุทางถนนระหว่าง ปี พ.ศ. 2553-2555 ประเทศไทย พบว่า มีผู้เสียชีวิต 13,953 คนต่อปี โดยทุก ๆ วันจะมีคนไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเกือบ 38.2 คน หรือประมาณ 2 คนต่อชั่วโมง และเปรียบเทียบกับสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนในประเทศไทย ปี พ.ศ. 2556 มีผู้เสียชีวิต 14,789 คน คิดเป็นอัตรา 22.89 ต่อประชากร 100,000 คน โดยทุก ๆ วันจะมีคนไทยเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนเกือบ 41 คน หรือประมาณ 2 คนต่อชั่วโมง (สำนักนโยบายและยุทธศาสตร์ กระทรวงสาธารณสุข, 2557)

4.8 ด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร

การศึกษาเกี่ยวกับการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจราจร พบว่า สิ่งที่เป็นตัวกำหนดว่าผู้ขับขี่มีการรับรู้ต่อโอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจราจร ประกอบด้วย

4.8.1 ผู้ขับขี่รู้ถึงความเป็นไปได้ที่จะเกิดอันตรายในสภาพการณ์ในการจราจร และ

4.8.2 ผู้ขับขี่รู้ถึงความสามารถของตนเองในการป้องกันอันตรายที่อาจเกิดขึ้นได้จากสภาพการณ์ที่เป็นอยู่จริงที่อาจจะเปลี่ยนเป็นการเกิดอุบัติเหตุ นวลอนงค์.บุญจรรยาสุศิลป์ (2546) กล่าวว่า การรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ หรือได้รับอันตรายจากการจราจรของผู้ขับขี่ยานพาหนะแสดงถึงบทบาทที่สำคัญในการขับขี่ที่ปลอดภัยของผู้ขับขี่ ตัวอย่าง เช่น ในวัยรุ่นผู้ขับขี่ยานยนต์มีระดับการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุในระดับต่ำ การรู้ถึงวิธีการที่จะหลีกเลี่ยงจากความเสี่ยงที่อาจเกิดขึ้นอยู่ในระดับต่ำด้วย ดังนั้น จึงให้ความระมัดระวังต่ออันตรายที่อาจเกิดขึ้นน้อย เช่นกัน

สรุป การรับรู้ที่มีความสัมพันธ์กับอุบัติเหตุจราจร คือ เป็นลักษณะการรับรู้ของผู้ขับขี่เกี่ยวกับการโอกาสจะมีส่วนเกี่ยวข้องในการเกิดอุบัติเหตุได้ในอนาคต และความกังวลว่าตนเองจะได้รับอันตรายจากอุบัติเหตุจราจร มีฐานความคิดจากรูปแบบความเชื่อด้านสุขภาพจากแบบจำลอง การรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจราจร หรือได้รับอันตรายจากการจราจรของผู้ขับขี่ จะแสดงถึงความสามารถในการประเมินอันตรายที่อาจจะเกิดขึ้นในสถานการณ์จราจร และสามารถป้องกันตนเองจากอันตรายในการจราจรได้ ทำให้พฤติกรรมเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุลดลง

ดังนั้น ผู้ขับขี่ที่มีระดับการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุจราจรไม่ดี จะไม่ระมัดระวังในการขับขี่ จึงมีการขับขี่ที่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจรได้มาก และเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย และการยอมรับความเสี่ยงของผู้ขับขี่แสดงถึงจุดเริ่มต้นของจุดเริ่มต้นของการขับขี่ที่มีความเสี่ยง เพราะการยอมรับความเสี่ยงเป็นพื้นฐานของความเสี่ยงต่าง ๆ หรือเป็นสิ่งที่กระตุ้นรูปแบบของการขับขี่ที่ผู้ขับขี่เห็นว่าเป็นความเสี่ยงที่เจตนาจะให้ดำเนินต่อไป เพราะคิดว่าไม่เกิดอันตรายต่อตนเอง อีกทั้งผู้ขับขี่เห็นว่าการขับขี่มีความสำคัญ และมีความจำเป็นในกิจวัตรประจำวัน จากรูปแบบการขับขี่ดังกล่าว มีเหตุผลหลายอย่างที่บ่งบอกว่าผู้ขับขี่อาจได้รับความเสี่ยง คือ

1. ผู้ขับขี่มีลักษณะบ่งบอกต่อการรับรู้โอกาสเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุที่ไม่ดี นั่นคือ มีการรับรู้ว่าการขับขี่ด้วยความเร็วค่อนข้างสูงยังไม่เสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร ซึ่งอาจส่งผลให้เกิดความผิดพลาดในการตัดสินใจต่อระยะทางที่จะเหยียบเบรกในขณะที่คนเดินข้ามถนน เป็นต้น ซึ่งอาจเนื่องมาจากผู้ขับขี่มีการประเมินความสามารถของตนเองในการจัดการปัญหาที่อาจเกิดขึ้นในขณะที่ขับขี่ไว้สูงเกินไป

2. ผู้ขับขี่มีลักษณะทักษะที่ไม่ดี ตัวอย่าง เช่น ขณะมีคนเดินข้ามถนนผู้ขับขี่จะใช้เวลานานในการตัดสินใจที่จะลดความเร็วลง ด้วยเหตุนี้การตัดสินใจที่จะปล่อยคันเร่ง หรือเหยียบเบรกจึงช้าลง

3. ผู้ขับขี่มีลักษณะการยอมรับความเสี่ยงสูง คือ มีการรับรู้การขับขี่ด้วยความเร็วสูงอย่างต่อเนื่องเป็นสิ่งที่เหมาะสม และไม่เสี่ยงอันตราย เป็นต้น

สรุปได้ว่า ปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรที่สำคัญ ได้แก่ คน ยานพาหนะทางและสภาพแวดล้อม ซึ่งแต่ละปัจจัยก็มีองค์ประกอบเข้ามาเกี่ยวข้อง เช่นปัจจัยด้านคน จะทำให้เกิดอุบัติเหตุได้บุคคลนั้นอาจเมาสุรา ด้านยานพาหนะอาจไม่สมบูรณ์ และสภาพอากาศที่ไม่เอื้อต่อการขับขี่จึงทำให้เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุโดยเฉพาะผู้ขับขี่ และผู้ขับขี่ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการจราจรมากที่สุดก็คือผู้ขับขี่อยู่ในช่วงอายุ 15-24 ปี ซึ่งเป็นช่วงวัยที่เป็นกำลังสำคัญในการพัฒนาประเทศก่อให้เกิดการสูญเสีย และในการเกิดอุบัติเหตุแต่ละครั้ง เป็นการสูญเสียอย่างยิ่งไม่ว่าจะเป็นการสูญเสียโดยตรงหรือทางอ้อม ซึ่งภาวิน สุวรรณเจริญ (2551) ได้ทำการศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนของประชาชนในเขตอำเภอเมืองจันทบุรี พบว่า ผู้ขับขี่ยานพาหนะมีความคิดอันดับแรกคือ ด้านสาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนนของประชาชนในเขตอำเภอเมืองจันทบุรี อันดับสุดท้าย คือ ด้านพฤติกรรมที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางถนน และผลการทดสอบสมมุติฐาน พบว่า ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีระดับการศึกษาและการใช้ยานพาหนะที่แตกต่างกันมี ความคิดเห็นเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในเขตอำเภอเมืองจันทบุรี ไม่แตกต่างกัน จึงปฏิเสธสมมุติฐานการวิจัย แต่ผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีเพศอายุ อาชีพ

และประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่ยานพาหนะ มีความคิดเห็นเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุในเขตอำเภอเมืองจันทบุรี แตกต่างกัน ซึ่งสอดคล้องกับสมมุติฐานการวิจัย

5. บริบทของพื้นที่ ที่ศึกษาวิจัย

วิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช เป็นส่วนราชการระดับหน่วยงานอยู่ในการกำกับดูแลของสำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา กระทรวงศึกษาธิการ มีภารกิจหลักในการจัดการศึกษาด้านอาชีวศึกษาในระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.) ระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) และระดับประกาศนียบัตรครูเทคนิคชั้นสูง (ปทส.) โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อผลิต และพัฒนากำลังคนทั้งในระดับ กึ่งฝีมือ ระดับฝีมือ ระดับเทคนิค และระดับเทคโนโลยี ในสาขาวิชาชีพช่างอุตสาหกรรมอย่างมีคุณภาพ และมาตรฐานสอดคล้องกับสภาพเศรษฐกิจ สังคม วัฒนธรรมสิ่งแวดล้อม และความก้าวหน้าทางด้านเทคโนโลยี เพื่อให้ผู้สำเร็จการศึกษาเป็นบุคคลที่มีคุณภาพประกอบอาชีพได้ และอยู่ในสังคมอย่างมีความสุข

ประวัติความเป็นมา จัดตั้งขึ้นเมื่อปี พ.ศ. 2480 สืบเนื่องมาจากการที่ท่านเจ้าคุณพระรัตนธัชมุนี (ม่วง) ซึ่งขณะนั้นดำรงตำแหน่ง เจ้าอาวาสวัดท่าโพธิ์ (ตำบลท่าวัง อำเภอเมืองนครศรีธรรมราช) และเจ้าคณะมณฑลนครศรีธรรมราช ได้จัดตั้ง "โรงเรียนช่างถม" ขึ้นที่วัดท่าโพธิ์ ฯ เมื่อวันที่ 3 พฤษภาคม 2456 เป็นโรงเรียนอาชีวศึกษาแห่งแรกของภาคใต้ เพื่อสอนวิชาการ "ช่างถม" ซึ่งเป็นวิชาที่ตกกรรมที่มีชื่อเสียงของเมืองนครศรีธรรมราช ต่อมาโรงเรียนนี้ได้มีการเปลี่ยนแปลง และพัฒนาเรื่อยมา ในวันที่ 17 พฤษภาคม พ.ศ. 2475 ได้ย้ายวัดท่าโพธิ์ ฯ ไปตั้งอยู่ ณ วัดวังตะวันออก ถนนราชดำเนิน และได้เปิดสอนวิชาช่างไม้ขึ้นอีกแผนกหนึ่ง มีจำนวนนักเรียนทั้งหมด 43 คน มีครู 3 คน คือ ครูสัมฤทธิ์ วรรณวนิช ครูศิริ จิตโอภาส และครูแสง คัมภีร์ การเรียนการสอนหนักไปในทางปฏิบัติการของแผนกวิชาช่างไม้ได้เจริญขึ้นตามลำดับ จนถึงวันที่ 10 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2481 แผนกวิชาช่างไม้ได้แยกออกจากโรงเรียนช่างโลหะรูปพรรณนครศรีธรรมราช (โรงเรียนช่างถมเดิม) เป็นอีกโรงเรียนหนึ่งต่างหากเรียกว่าโรงเรียนประถมอาชีพช่างไม้ หรือโรงเรียนช่างไม้มีฐานะเป็นโรงเรียนรัฐบาล แต่ยังคงอาศัยสถานที่ของโรงเรียนช่างโลหะรูปพรรณนครศรีธรรมราช ซึ่งขณะนั้นยังคงตั้งอยู่หน้าวัดวังตะวันออกเป็นสถานที่สอนปีแรกรับนักเรียนที่สำเร็จชั้นประถมศึกษาปีที่ 4 เข้าศึกษาต่อ 3 ปี มีครู 4 คน ครูสัมฤทธิ์ วรรณวนิช ได้รับแต่งตั้งให้เป็นครูใหญ่คนแรก เมื่อทางราชการได้ประกาศให้แผนกช่างไม้เป็นโรงเรียนช่างไม้ดังกล่าวแล้ว ในปีนั้นก็ได้ก่อสร้างโรงเรียนช่างไม้ในสถานที่ซึ่งเป็นที่ของวัดร้าง 2 วัด คือวัดชุมแสง ซึ่งอยู่ทางทิศเหนือ และวัดประตูปอก ซึ่งอยู่ทางทิศใต้ (คือบริเวณที่ตั้งของวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราชปัจจุบัน) มีเนื้อที่ประมาณ 38 ไร่ 1 งาน การก่อสร้างได้แล้วเสร็จในปลายปีนั้น ประกอบด้วยอาคารโรงฝึกงาน 3 หลัง บ้านพักครู 4 หลัง บ้านพักภารโรง หลังส้วม 1 หลัง และสนามฟุตบอล 1 สนาม เมื่อการก่อสร้างเสร็จเรียบร้อยแล้วจึงได้ย้ายโรงเรียนช่างไม้จากโรงเรียนช่างโลหะรูปพรรณนครศรีธรรมราช มาอยู่ในบริเวณที่สร้างใหม่เมื่อวันที่ 21 มีนาคม พ.ศ. 2482 ให้ชื่อว่า "โรงเรียนช่างไม้ นครศรีธรรมราช" มีครูสัมฤทธิ์ วรรณวนิช เป็นครูใหญ่เช่นเดิมในระยะนี้กิจการของโรงเรียนได้ก้าวหน้าไปมาก มีงบประมาณโรงเรียนเป็นสี่เหลี่ยมผืนผ้า 2 สี คือ สีน้ำเงิน - เหลือง และมีพระพักตร์พระวิษณุอยู่กลาง การเรียนเน้นหนักทางภาคปฏิบัติ นักเรียนที่จบไปมีฝีมือ และความชำนาญเป็นที่เชื่อถือของคนทั่วไป จึงมีผู้นิยมส่งบุตรหลานเข้าเรียนเพิ่มขึ้นในปีต่อ ๆ มาเมื่อวันที่ 8

ธันวาคม พ.ศ. 2484 เกิดสงครามมหาเอเซียบูรพา กองทัพญี่ปุ่นได้ยกพลขึ้นบกที่ท่าแพ (ตำบลปากพูน อำเภอเมืองนครศรีธรรมราช) โรงเรียนจึงต้องหยุดเรียนโดยไม่มีกำหนด และหลังจากไทยกับญี่ปุ่นได้ประกาศยุติสงครามกันแล้ว ญี่ปุ่นได้ขอสถานที่ของโรงเรียนช่างไม้นครศรีธรรมราช เป็นที่ตั้งของกองทัพทหารญี่ปุ่น โรงเรียนจึงกลายเป็นค่ายทหารญี่ปุ่นไปโดยปริยายระยะหนึ่ง เนื่องจากภัยสงครามในปี พ.ศ. 2488 ทำให้เศรษฐกิจไทยตกต่ำ ทางโรงเรียนรับนักเรียนได้น้อยจึงหาวิธีจูงใจนักเรียนด้วยวิธีการต่าง ๆ เช่น เลี้ยงอาหารกลางวันแก่นักเรียน รับประทานอาหารกลางวันให้นักเรียนฝึกภายในโรงเรียน และรับก่อสร้างภายนอกในต่างอำเภอ เพื่อให้นักเรียนได้ออกไปแสดงฝีมือ ส่วนทางราชการก็ได้ส่งเสริมโดยการจ่ายเงินอุดหนุนให้นักเรียนประจำ และในปี พ.ศ. 2490 ทางจังหวัดก็ได้มีคำสั่งให้เปิดการสอนชั้นประถมปีที่ 4 เพิ่มขึ้นด้วยการโอนนักเรียนชั้นประถมปีที่ 4 จากโรงเรียนเทศบาลต่าง ๆ ย้ายเข้ามาเรียนในโรงเรียนช่างไม้ เพื่อมุ่งให้นักเรียนเหล่านี้ได้มีประสบการณ์ และสนใจต่อวิชาชีพ และได้มีการจัดให้นักเรียนได้ไปศึกษาต่อในชั้นอาชีวศึกษาตอนปลายที่โรงเรียนก่อสร้างอุเทนถวายกรุงเทพ ฯ จึงทำให้ประชาชนสนใจส่งบุตรหลานเข้าเรียนเพิ่มขึ้นวันที่ 13 กันยายน พ.ศ. 2491 โรงเรียนได้เปลี่ยนชื่อเป็น "โรงเรียนการช่างนครศรีธรรมราช" ตามคำสั่งกรมอาชีวศึกษา ที่ 19038/2491 และได้ย้ายแผนกช่างตัดผมจากโรงเรียนช่างโลหะรูปพรรณนครศรีธรรมราช มาเป็นแผนกหนึ่งของโรงเรียนการช่าง ฯ ด้วย ต่อมาทางโรงเรียนได้ขยายหลักสูตรถึงชั้นประโยคมัธยมอาชีวศึกษาตอนปลาย รับนักเรียนที่สำเร็จมัธยมอาชีวศึกษาชั้นต้นเข้าศึกษาต่ออีก 3 ปี

ต่อมา ในปี พ.ศ. 2496 ครูสัมฤทธิ์ วรรณวนิช ได้รับการแต่งตั้งให้ดำรงตำแหน่งครูใหญ่โรงเรียนช่างไม้สตูล ทางราชการได้แต่งตั้งนายเสริมศักดิ์ สิริผล ครูใหญ่โรงเรียนช่างไม้ตรังมาดำรงตำแหน่งแทน และต่อมานายเสริมศักดิ์ สิริผล ได้รับการแต่งตั้งให้ไปดำรงตำแหน่งแทน ให้ไปดำรงตำแหน่งครูใหญ่โรงเรียนการช่างสุราษฎร์ธานี โดยแต่งตั้งให้ นายจงรักษ์ มณีสุข ครูในโรงเรียนการช่างนครศรีธรรมราช รักษาการในตำแหน่งครูใหญ่ ในระยะนั้นได้มีการเปลี่ยนธงประจำโรงเรียนมาใช้เป็นธงพื้นสีน้ำเงินมีพระวิฆณุสีขาวตรงกลาง (ซึ่งเป็นสัญลักษณ์ที่ใช้มาจนถึงปัจจุบัน)

ต่อมาทางราชการได้แต่งตั้ง นายจงรักษ์ มณีสุข ไปดำรงตำแหน่งครูใหญ่โรงเรียนศิลปหัตถกรรม (โรงเรียนช่างโลหะรูปพรรณนครศรีธรรมราชเดิม) และแต่งตั้งให้นายคัมภีร์ รัตนโชติ ครูวิทยาลัยเทคนิคภาคใต้จังหวัดสงขลา มาดำรงตำแหน่งครูใหญ่โรงเรียนการช่างนครศรีธรรมราช กิจการของโรงเรียนได้ก้าวหน้าอย่างรวดเร็วต่อมาในปี พ.ศ.2502 ได้ขยายหลักสูตรจนถึงชั้นอาชีวศึกษาชั้นสูง แผนกช่างไม้และก่อสร้าง โดยการรับนักเรียนที่สำเร็จอาชีวศึกษาชั้นปลายเข้าศึกษาต่ออีก 3 ปี และในปีนั้นเองโรงเรียนได้สร้างอาคารเรียน 2 ชั้น 1 หลัง สร้างโดยฝีมือนักเรียนเองทั้งหมด ส่วนแผนกช่างตัดผมก็ได้ยุบเลิกไปเพราะไม่มีคนสอน วันที่ 17 พฤษภาคม 2503 โรงเรียนได้เข้าอยู่ในโครงการผลิตช่างฝีมือขององค์การสนธิสัญญาป้องกันร่วมกันแห่งเอเชียอาคเนย์ (ส.ป.อ.) ทำให้โรงเรียนการช่างนครศรีธรรมราช ซึ่งเดิมเป็นโรงเรียนช่างไม้กลายมาเป็นโรงเรียนช่างอุตสาหกรรม นายอัมพวัน พันธุ์พิทย แพทย์ ได้กล่าวถึงโรงเรียนนี้ในตอนนั้นไว้ว่า"กรมอาชีวศึกษา" จึงได้เรียกครูช่างไม้เข้ารับการอบรมที่ศูนย์ฝึกอบรมครูของ ส.ป.อ. ในกรุงเทพมหานคร เป็นเวลา 5 เดือน ครูสำเร็จการอบรมได้กลับมาทำการปรับปรุงโรงฝึกงานของโรงเรียน โดยทำการติดตั้งเครื่องมือเครื่องจักร ที่ได้รับมาใหม่ตามโครงการปรับปรุงโรงเรียน คือ นายเลียบ ช่วยเรียง แผนกช่างเครื่องยนต์ นายบุญ ธรรมศิริ แผนกช่างเชื่อม และโลหะแผ่น นายพิเชฐ แซ่ลู่ แผนกช่างกลโรงงาน นายอัมพวัน พันธุ์พิทยแพทย์ แผนกช่างก่อสร้าง นายแคล้ว ห่อแก้ว ผู้ติดตั้งไฟฟ้าทั้งหมด นายนิมล สนธิพร ได้รับการอบรมวิชาการแนะแนวและครูอาจารย์จำนวนมากได้รับการ

อบรมในวิชาที่จะต้องทำการสอนในปี พ.ศ. 2504 โรงเรียนได้เริ่มเปิดทำการสอนตามโครงการเป็นครั้งแรก โดยจัดแบ่งเป็น 4 แผนก คือ แผนกช่างก่อสร้าง แผนกช่างเครื่องยนต์ดีเซล แผนกช่างกลโรงงาน และแผนกช่างเชื่อมโลหะแผ่น ทุกแผนกเป็นหลักสูตรอาชีวศึกษาชั้นสูง โดยรับนักเรียนที่สำเร็จอาชีวศึกษาชั้นปลาย หรือมัธยมปีที่ 6 มาเข้าเรียนต่อตามหลักสูตร 3 ปี ในปีแรกรับนักเรียนแผนกละ 25 คน ส่วนอาชีวศึกษาชั้นปลายยังคงทำการสอนมาจนถึงปีการศึกษา 2510 จึงได้เลิกทำการสอนเมื่อโรงเรียนได้รับความช่วยเหลือจากองค์การ ส.ป.อ. ในด้านผู้เชี่ยวชาญเครื่องจักร วัสดุ อุปกรณ์ ฯลฯ จึงทำให้การบริหารโรงเรียนสะดวกขึ้น และโรงเรียนก้าวหน้าไปมาก นอกจากนั้นแล้วอาชีวศึกษาได้ปรับปรุงหลักสูตรใหม่ โดยเพิ่มวิชาสามัญ ในหลักสูตรมากขึ้น และยังเปิดโอกาสให้ชั้น ม.ศ. 5 สมัครเข้าสอบเพื่อรับประกาศนียบัตรมัธยมศึกษาตอนปลายสายสามัญแผนกทั่วไปของกรมวิสามัญ (ขณะนั้น) อีกด้วย

ต่อมาทางโรงเรียนได้พัฒนามากขึ้น มีการก่อสร้างอาคารต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้น ในปี พ.ศ. 2515 ได้เปิดสอนแผนกช่างไฟฟ้าเพิ่มขึ้นอีก 1 แผนก และในปี พ.ศ. 2519 เปิดสอนระดับ ปวส. แผนกช่างก่อสร้าง ปี พ.ศ. 2520 เปิดสอนระดับ ปวส.ช่างกลโลหะ วันที่ 1 ตุลาคม 2519 กระทรวงศึกษาธิการได้ประกาศรวมโรงเรียนอาชีวศึกษาของรัฐในจังหวัดนครศรีธรรมราช 3 โรง คือ โรงเรียนการช่างนครศรีธรรมราช โรงเรียนอาชีวศึกษานครศรีธรรมราช และโรงเรียนศิลปหัตถกรรมนครศรีธรรมราช เข้าเป็นสถานศึกษาเดียวกัน ใช้ชื่อว่า “วิทยาลัยอาชีวศึกษานครศรีธรรมราช” โดยให้โรงเรียนการช่างนครศรีธรรมราชเป็นวิทยาลัยฯ วิทยาเขต 1 โรงเรียนอาชีวศึกษานครศรีธรรมราชเป็นวิทยาลัยฯ วิทยาเขต 2 และโรงเรียนศิลปหัตถกรรมนครศรีธรรมราชเป็นวิทยาลัยฯ วิทยาเขต 3 ต่อมาเมื่อวันที่ 1 มกราคม 2522 กระทรวงศึกษาธิการได้แยกวิทยาลัยฯ วิทยาเขต 1 ออกไปตั้งเป็น “วิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช” ซึ่งเป็นชื่อที่ใช้มาจนถึงปัจจุบัน

ข้อมูลพื้นฐานของสถานศึกษา วิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช

1. บริษัทฯ ฝีมือเยี่ยม วิชาการเป็นเลิศ คุณธรรมสูงยิ่ง

วิสัยทัศน์ “วิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช เป็นองค์กรผลิตกำลังคนด้านวิชาชีพที่มีคุณภาพได้มาตรฐานสู่สากลอย่างยั่งยืน ”

พันธกิจ

1. ผลิตและพัฒนากำลังคนด้านวิชาชีพที่มีคุณภาพได้มาตรฐาน
2. พัฒนางานวิจัย สร้างนวัตกรรม และสิ่งประดิษฐ์
3. บริการวิชาการและวิชาชีพสอดคล้องกับความต้องการของท้องถิ่น
4. ปลุกฝังจิตสำนึกและเสริมสร้างความเป็นพลเมืองไทยและพลโลกโดยยึดหลักปรัชญา

ของเศรษฐกิจพอเพียง

5. พัฒนาระบบบริหารจัดการที่มีคุณภาพตามหลักธรรมาภิบาล

อัตลักษณ์ “ทักษะดี มีคุณธรรม”

เอกลักษณ์ “บริการวิชาชีพ”

จุดเน้น

1. พัฒนาคุณภาพผู้เรียนตามหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง
2. ส่งเสริมการสร้างและพัฒนานวัตกรรม
3. เสริมสร้างลักษณะนิสัยผู้เรียนให้บริการวิชาชีพแก่สังคมและชุมชน

จุดเด่น “เสริมสร้างลักษณะนิสัยผู้เรียนให้บริการวิชาชีพแก่สังคมและชุมชน”

ประเด็นยุทธศาสตร์ของวิทยาลัย

1. พัฒนาการจัดการศึกษาให้มีคุณภาพมีมาตรฐานตามมาตรฐานวิชาชีพ
 2. พัฒนาให้ผู้สำเร็จการศึกษามีคุณลักษณะที่พึงประสงค์ครบทุกด้าน
 3. ส่งเสริมให้ครูและนักเรียนจัดทำผลงานวิจัย นวัตกรรม สิ่งประดิษฐ์งานสร้างสรรค์ ที่เป็นประโยชน์ตลอดจนมีการเผยแพร่
 4. เสริมสร้างศักยภาพงานบริการวิชาการและวิชาชีพ ให้เป็นที่ยอมรับของผู้รับบริการ และเป็นที่ยิ่งของชุมชน
 5. ปลูกฝังจิตสำนึกและเสริมสร้างความเป็นพลเมืองไทยและพลโลก
 6. ปลูกฝังจิตสำนึกด้านหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง
 7. พัฒนาการบริหารจัดการสถานศึกษาเชิงบูรณาการด้วยหลักธรรมาภิบาล และปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง
 8. พัฒนาคุณภาพครู และบุคลากรทางการศึกษา ให้มีศักยภาพตามเกณฑ์การปฏิบัติงาน
- เป้าประสงค์ (Goals)**
1. ผู้สำเร็จการศึกษามีคุณวุฒิวิชาชีพ ตอบสนองความต้องการของสถานประกอบการ ชุมชน และสังคม
 2. ผู้สำเร็จการศึกษามีคุณลักษณะที่พึงประสงค์ตามข้อกำหนดของหลักสูตร
 3. ผลงานวิจัยและนวัตกรรมได้รับการยอมรับในระดับชาติ
 4. ผลงานวิจัยและนวัตกรรมนำไปใช้ประโยชน์ได้จริงในชุมชน
 5. งานบริการวิชาการสามารถบูรณาการกับการเรียนการสอนและการวิจัยได้
 6. เป็นศูนย์สร้างผู้ประกอบการใหม่ที่มีศักยภาพสอดคล้องกับบริบท หรือวิถีชุมชน และสังคม
 7. บุคลากรและนักเรียนตระหนักถึงความรักชาติ เทิดทูนพระมหากษัตริย์ ส่งเสริมการปกครองตามระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข ทะนุบำรุงศาสนา ศิลปะ วัฒนธรรม ตระหนักถึงคุณค่าของสิ่งแวดล้อม
 8. จัดทำรายวิชาเศรษฐกิจพอเพียงลงในหลักสูตร และบูรณาการหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงทุกรายวิชาที่ทำการเปิดสอน
 9. บุคลากรและนักเรียน มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง และนำหลักปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียงไปใช้ในชีวิตประจำวัน
 10. ระบบการบริหารองค์กรมีประสิทธิภาพและประสิทธิผล สามารถรองรับการเปลี่ยนแปลง
 11. การบริหารงานสถานศึกษาโปร่งใส ตรวจสอบได้ และเป็นที่ยอมรับของบุคลากร
 12. เป็นสถานศึกษาที่มุ่งพัฒนาไปสู่องค์กรแห่งการเรียนรู้
 13. ครู และบุคลากรทางการศึกษามีขวัญและกำลังใจ อุทิศตนในการปฏิบัติงาน
 14. ครู และบุคลากรทางการศึกษาได้รับการเพิ่มพูนความรู้ ประสบการณ์ การพัฒนาให้มีคุณวุฒิ และตำแหน่งทางวิชาการ

2. จุดเน้นในการพัฒนาสถานศึกษา และความโดดเด่น จุดเน้นในการพัฒนาของสถานศึกษา

1) ด้านผู้เรียนและผู้สำเร็จการศึกษาอาชีวศึกษาพัฒนาผู้เรียนและผู้สำเร็จการศึกษาอาชีวศึกษาให้มีความรู้เชิงวิชาการ ทักษะทางวิชาชีพ และคุณลักษณะที่พึงประสงค์ สามารถเป็นผู้ประกอบการหรือทำงานในสถานประกอบการจนเป็นที่ยอมรับ หรือศึกษาต่อในระดับที่สูงขึ้น

2) ด้านหลักสูตรและการจัดการเรียนการสอนอาชีวศึกษาพัฒนาหลักสูตร และจัดการเรียนการสอนให้สอดคล้องกับความต้องการของสถานประกอบการ หรือประชาคมอาเซียนโดยเน้นผู้เรียนเป็นสำคัญด้วยเทคนิควิธีการสอนที่หลากหลาย มุ่งเน้นสมรรถนะอาชีพ และบูรณาการคุณธรรม จริยธรรม ค่านิยม คุณลักษณะที่พึงประสงค์ และปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง

3) ด้านการบริหารจัดการอาชีวศึกษาบริหารจัดการอาชีวศึกษาโดยใช้สถานศึกษาเป็นฐาน มีคณะกรรมการสถานศึกษาหรือวิทยาลัย มีการจัดทำแผนบริหารจัดการสถานศึกษา มีการพัฒนาสถานศึกษาตามอัตลักษณ์ ผู้บริหารมีภาวะผู้นำ มีระบบฐานข้อมูลสารสนเทศในการบริหารจัดการมีการบริหารความเสี่ยง มีระบบดูแลผู้เรียน มีการพัฒนา และดูแลสภาพแวดล้อมภูมิทัศน์อาคารสถานที่ มีการบริหารจัดการวัสดุ ครุภัณฑ์ มีการพัฒนาครู และบุคลากรทางการศึกษา มีการบริหารการเงินและงบประมาณ มีการระดมทรัพยากรในการจัดการอาชีวศึกษากับเครือข่าย

4) ด้านการบริการวิชาการและวิชาชีพบริการวิชาการและวิชาชีพสอดคล้องกับความต้องการของท้องถิ่น

5) ด้านนวัตกรรม สิ่งประดิษฐ์ งานสร้างสรรค์หรืองานวิจัยให้ครู และผู้เรียนจัดทำนวัตกรรม สิ่งประดิษฐ์ งานสร้างสรรค์หรืองานวิจัยที่เป็นประโยชน์ตลอดจนมีการเผยแพร่

6) ด้านการปลูกฝังจิตสำนึกและเสริมสร้างความเป็นพลเมืองไทยและพลโลกปลูกฝังจิตสำนึกและเสริมสร้างความเป็นพลเมืองไทยและพลโลก ในด้านการรักชาติ เทิดทูนพระมหากษัตริย์ ส่งเสริมการปกครองระบอบประชาธิปไตยอันมีพระมหากษัตริย์ทรงเป็นประมุข ทะนุบำรุงศาสนา ศิลปะ วัฒนธรรม อนุรักษ์สิ่งแวดล้อม ปรัชญาของเศรษฐกิจพอเพียง และส่งเสริมกีฬา และนันทนาการ

7) ด้านการประกันคุณภาพการศึกษาจัดระบบการประกันคุณภาพภายในสถานศึกษาดำเนินงานตามมาตรฐานการอาชีวศึกษา พ.ศ.2555 และนำผลการประเมินมาใช้ในการปรับปรุง และพัฒนาคุณภาพการศึกษา

สำนักงานคณะกรรมการการอาชีวศึกษา เป็นผู้นำในการจัดการศึกษาสายอาชีพเพื่อเป็นพลังขับเคลื่อนเศรษฐกิจและสังคมเพิ่มขีดความสามารถในการแข่งขันของประเทศ และภูมิภาค

1) จัดและส่งเสริม และพัฒนาการอาชีวศึกษา และการฝึกอบรมวิชาชีพให้มีคุณภาพและได้มาตรฐาน

2) ยกระดับคุณภาพ และมาตรฐานกำลังคนสายอาชีพเข้าสู่สากล

3) ขยายโอกาสทางการศึกษาสายอาชีพอย่างทั่วถึง ต่อเนื่อง เสมอภาค และเป็นธรรม

4) เป็นแกนกลางในการจัดอาชีวศึกษา และฝึกอบรมวิชาชีพระดับฝีมือเทคนิค และเทคโนโลยีของประเทศ

5) สร้างเครือข่ายความร่วมมือให้ทุกภาคส่วนมีส่วนร่วมในการพัฒนาการจัดการอาชีวศึกษา และการฝึกอบรมวิชาชีพ

6) วิจัย สร้างนวัตกรรม จัดการองค์ความรู้เพื่อการพัฒนาอาชีพ และคุณภาพชีวิตของประชาชน

7) ส่งเสริม พัฒนา ครูและบุคลากรอาชีวศึกษาเพื่อความเป็นเลิศ มั่นคง และก้าวหน้าในวิชาชีพ

วิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ได้เปิดทำการสอนวิชาชีพประเภทวิชาช่างอุตสาหกรรม

2 ระดับ คือ

1) ระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.) หลักสูตร 3 ปี

2) ระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) หลักสูตร 2 ปี

หลักสูตรประกาศนียบัตรวิชาชีพ (ปวช.) เปิดสอน 6 สาขาวิชา 10 สาขางาน ทั้งระบบปกติและระบบทวิภาคี หลักสูตร 3 ปี

1) สาขาวิชาเครื่องกล สาขางานยานยนต์ สาขางานตัวถังและสีรถยนต์

2) สาขาวิชาเครื่องมือกล และซ่อมบำรุง สาขางานเครื่องมือกล

3) สาขาวิชาโลหะการ สาขางานเชื่อมโลหะ

4) สาขาวิชาไฟฟ้าและอิเล็กทรอนิกส์ สาขางานไฟฟ้ากำลัง สาขางานอิเล็กทรอนิกส์

สาขางานเมคคาทรอนิกส์

5) สาขาวิชาการก่อสร้าง สาขางานก่อสร้าง สาขางานโยธา

6) สาขาวิชาผลิตภัณฑ์ยาง สาขางานผลิตภัณฑ์ยาง

7) สาขาวิชาเทคโนโลยีสารสนเทศ สาขางานเทคโนโลยีสารสนเทศ

หลักสูตรประกาศนียบัตรวิชาชีพชั้นสูง (ปวส.) เปิดสอน 8 สาขาวิชา 13 สาขางาน หลักสูตร 2 ปี ระบบปกติ หลักสูตร 2 ปี

1) สาขาวิชาเครื่องกล สาขางานเทคนิคยานยนต์

2) สาขาวิชาเทคนิคการผลิต สาขางานเครื่องมือกล สาขางานแม่พิมพ์โลหะ

3) สาขาวิชาเทคนิคโลหะ สาขางานเทคนิคการเชื่อมโลหะ

4) สาขาวิชาช่างไฟฟ้ากำลัง สาขางานเครื่องกลไฟฟ้า สาขางานเครื่องมือวัดอุตสาหกรรม

5) สาขาวิชาอิเล็กทรอนิกส์ สาขางานอิเล็กทรอนิกส์อุตสาหกรรม สาขางานเทคนิค

คอมพิวเตอร์ สาขางานระบบโทรคมนาคม

6) สาขาวิชาการก่อสร้าง สาขางานเทคนิคการก่อสร้าง

7) สาขาวิชาโยธา สาขางานโยธา

8) สาขาวิชาเทคโนโลยีสารสนเทศ สาขางานเทคโนโลยีสารสนเทศ

9) สาขาวิชาเทคโนโลยียางและพอลิเมอร์ สาขางานเทคโนโลยียางและพอลิเมอร์ ระบบ

ทวิภาคี หลักสูตร 2 ปี

1) สาขาวิชาเครื่องกล สาขางานเทคนิคยานยนต์

2) สาขาวิชาไฟฟ้ากำลัง สาขางานเทคโนโลยีไฟฟ้า

ปัจจุบัน วิทยาลัย เทคนิคนครศรีธรรมราช ตั้งอยู่เลขที่ 263 ถนนราชดำเนิน ตำบลท่าวัง

อำเภอเมือง จังหวัดนครศรีธรรมราช โทรศัพท์ 075-356062 โทรสาร 075-342268 มีพื้นที่ 38 ไร่ 1 งาน
ในนามโรงเรียนประถมอาชีพช่างไม้ ได้รับการพัฒนาปรับปรุง และยกฐานะเป็นวิทยาลัย เมื่อปี พ.ศ. 2519

ปัจจุบันตั้งอยู่เลขที่ 263 ถนนราชดำเนิน ตำบลท่าวัง อำเภอเมือง จังหวัดนครศรีธรรมราช โทรศัพท์ 075-356062 โทรสาร 075-342268 ด้วยวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช เป็นสถาบันการศึกษาที่เก่าแก่ มีชื่อเสียงมาเนิ่นนาน และได้ยกระดับการเรียนการสอนจากโรงเรียนช่างไม้มาเป็นวิทยาลัยเทคนิคที่ผลิตเยาวชนในสายอาชีพวะรุ่นสู่รุ่น ทำให้ทั้งผู้ปกครอง และศิษย์เก่าที่เคยได้ศึกษาที่วิทยาลัยเทคนิค ต่างก็ต้องการให้บุตรหลานเข้ามาศึกษาที่วิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช

ผู้วิจัย ได้สนใจศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช นักศึกษาซึ่งเป็นวัยอยู่ในช่วงหัวเลี้ยวหัวต่อของชีวิตวัยรุ่นเป็นวัยที่อยู่ในช่วงวิกฤตต่อการปรับตัวเพราะเป็นวัยที่มีความคิดคะนอง ประมาท และวัยรุ่นมักมีพฤติกรรมในการดำรงชีวิต ที่ทันสมัย สะดวกสบายไม่ให้น้อยหน้าคนอื่น ๆ เสมอ อย่างเช่น วิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช แม้จะตั้งอยู่ใจกลางชุมชนการคมนาคมสะดวกสบายมีรถโดยสารประจำทางแล่นผ่านตลอดเวลา แต่ด้วยความต้องการเป็นส่วนตัว ความเป็นอิสระนักศึกษา วิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช จึงมีรถจักรยานยนต์ขับขี่ไปเรียนกันจำนวนมาก ประจวบเหมาะก็กับยุคนี้บริษัท หรือห้างร้านที่จำหน่ายรถจักรยานยนต์ต่างก็มีโปรโมชั่นลด แลก แจก แถมง่ายต่อการครอบครอง

6. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

จากการศึกษาค้นคว้า งานวิจัยที่เกี่ยวข้องกับเรื่อง พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุการการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ผู้วิจัยได้ศึกษาค้นคว้าข้อมูลจากปฐมภูมิ และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องที่นักวิชาการทั้งหลายได้เรียบเรียง ซึ่งผู้วิจัยได้นำหลักการนั้นมากล่าวไว้เพื่อเป็นพื้นฐานการศึกษา ดังนี้

วนิดา วงษาพรหม (2551) ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง ความสัมพันธ์ระหว่างรูปแบบการสื่อสารภายในครอบครัวกับระดับความเครียดของวัยรุ่น : กรณีศึกษาโรงเรียนเบ็ญจะมะมหาราช จังหวัดอุบลราชธานี พบว่า รูปแบบการสื่อสารภายในครอบครัวมีความสัมพันธ์กับระดับความเครียดของนักเรียน รูปแบบการสื่อสารแบบปล่อยปละจะเกิดขึ้นเฉพาะในกลุ่มวัยรุ่นที่มีความเครียดเล็กน้อย ส่วนรูปแบบการสื่อสารแบบปกป้อง และเปิดเสรีทางความคิด พบว่า ในกลุ่มวัยรุ่นที่มีความเครียดเล็กน้อยสูงสุด และพบว่าการสื่อสารในครอบครัวแบบเห็นพ้องต้องกันในกลุ่มวัยรุ่นที่มีสุขภาพจิตดีมาก และเครียดมาก ซึ่งผลการวิจัยชี้ให้เห็นว่า รูปแบบการสื่อสารภายในครอบครัวมีบทบาท และมีความสำคัญอย่างยิ่งต่อระดับความเครียดของวัยรุ่น

ลัดดาวัลย์ รัตนเพิ่มพูนผล (2552) ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง รูปแบบการดำเนินชีวิตของวัยรุ่นหญิงตอนปลาย พบว่า ด้านการศึกษา วัยรุ่นส่วนใหญ่มีความตั้งใจศึกษาให้สำเร็จตามหลักสูตรที่สถาบันกำหนด ด้วยวิธีการนำเทคโนโลยีเข้ามาช่วยในการค้นคว้า ด้านสุขภาพ พบว่า วัยรุ่นมีปัญหาการมีเวลาพักผ่อนไม่เพียงพอ มีการออกกำลังกายการดูแลน้ำหนัก รูปร่างและความสวยงามตามสมัยนิยม ด้านกิจกรรมยามว่าง พบว่า วัยรุ่นมีกิจกรรมยามว่างที่หลากหลาย ทั้งด้านงานอดิเรก กิจกรรมเพื่อสังคม การใช้คอมพิวเตอร์ และการเที่ยวสถานบันเทิง เป็นต้น

จุลจิรา มีพรหม (2553) ได้ศึกษาวิจัยเรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัด

สกลนคร ผลการศึกษา พบว่า พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนคร อยู่ในระดับปานกลาง ปัจจัยทางชีวสังคม คือ ผลการเรียนรู้เฉลี่ยสะสม การเข้าร่วมโครงการขับขี่ปลอดภัยมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 รายได้ที่ได้รับและรายได้ครอบครัวต่อเดือนระยะทางฯ มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญที่ระดับ .01 ปัจจัยด้านจิตลักษณะ คือ ทศนคติ ความเชื่ออำนาจในตน การมุ่งอนาคต และควบคุมตนเองมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ปัจจัยด้านการสนับสนุนทางสังคม คือ การได้รับข้อมูลข่าวสารจากสื่อต่าง ๆ จากบุคคลในครอบครัว เพื่อน และสถานศึกษามีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ตัวแปรที่มีอิทธิพลในการทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิต มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติ จังหวัดสกลนครมี 3 ตัวแปรคือ แรงสนับสนุนทางสังคม ทศนคติต่อการป้องกันอุบัติเหตุและความเชื่ออำนาจในตน

ศุภรัตน์ วรสุข (2551) ได้ทำการศึกษาวิจัย เรื่อง การศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรขับขี่รถจักรยานยนต์ของประชาชนในเขตพื้นที่ตำบลแสนสุข ผลการศึกษา พบว่า

1) ประชาชนมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยภาพรวมอยู่ในระดับดี โดยมีค่าเฉลี่ยของคะแนน เท่ากับ 2.58 พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุที่อยู่ในระดับมากที่สุด คือ เคยฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร (ฝ่าไฟแดง) รองลงมาคือ เคยขับรถจักรยานยนต์ในบริเวณที่ห้ามจอด (ขาวแดง) ส่วนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุที่ต่ำที่สุด คือ ให้คนนั่งซ้อนท้ายสวมหมวกนิรภัย

2) ประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยภาพรวมค่อนข้างดี โดยมีค่าเฉลี่ยของคะแนน เท่ากับ 3.23 ทัศนคติเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยที่อยู่ในระดับทัศนคติที่ดีที่สุด คือ การสวมหมวกนิรภัยให้พอดีกับศีรษะ รองลงมาคือ ควรสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่มีการขับขี่รถจักรยานยนต์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของประชาชนในเขตพื้นที่ตำบลแสนสุข

อัญชณา แจ่มแสงทอง (2554) ได้ศึกษาปัจจัยส่วนบุคคลและปัจจัยด้านครอบครัวที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถ จักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษา ในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี ผลการศึกษา พบว่า นักเรียนมัธยมศึกษาในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยรวม อยู่ในระดับมากนักเรียนมีความเชื่ออำนาจภายในตน และการควบคุมอารมณ์ อยู่ในระดับปานกลาง และมีปัจจัยด้านครอบครัว ซึ่งประกอบด้วย การเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุ การกวดขันดูแลพฤติกรรมด้านครอบครัว ซึ่งประกอบด้วย การเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุ การกวดขันดูแลพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร การสนับสนุนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของบุตร โดยรวมอยู่ในระดับมาก ความเชื่ออำนาจภายในตนนำการควบคุมอารมณ์ของเด็กนักเรียน การเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุของครอบครัว การกวดขันดูแลพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตรการสนับสนุนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของบุตรโดยครอบครัวมีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็กนักเรียนมัธยมศึกษาในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี โดยตัวแปร การเป็นต้นแบบในการป้องกันอุบัติเหตุของครอบครัวการควบคุมอารมณ์ การกวดขันดูแลพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุของบุตร และการเป็นเพศชายตามลำดับสามารถร่วมกันทำนายพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการ

ข้อชี้แจงกรณีการข่มขู่ของนักเรียนมัธยมศึกษาในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรีได้ ร้อยละ 46.2 ที่ระดับนัยสำคัญ .01

ภัทรพล อาจเมือง (2552) ได้ศึกษา ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายจังหวัดร้อยเอ็ด ผลการศึกษา พบว่า พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษา ตอนปลาย จังหวัดร้อยเอ็ดอยู่ในระดับมาก การไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ความรู้เรื่องกฎหมาย จราจรตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก ความเชื่อด้านสุขภาพ และแรงสนับสนุนทางสังคม มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ส่วนเพศชาย และการมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ของ นักเรียน มีความสัมพันธ์ทางลบกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01 ตัวแปรพยากรณ์ที่ดีของพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดร้อยเอ็ด มี 5 ตัวแปร โดยเรียงอันดับตามความสำคัญ ดังนี้ คือ แรงสนับสนุนทางสังคม ความรู้เรื่องกฎหมายจราจรตามพระราชบัญญัติจราจรทางบก ความเชื่อด้านสุขภาพ และการไม่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งตัวแปรพยากรณ์ทั้ง 5 ตัว ร่วมกันสามารถพยากรณ์พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่ รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายจังหวัดร้อยเอ็ด ได้ร้อยละ 19.9 สมการพยากรณ์พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดร้อยเอ็ด

กุลวดี แซงวา (2553) ได้ศึกษาพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของ นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี ผลการศึกษา พบว่า 1) ความรู้ด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยภาพรวม ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรีอยู่ในระดับปานกลาง 2) ทักษะทางด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี จำแนกตามรายข้อ มีทักษะอยู่ในระดับปานกลาง ถึงดี ภาพรวมของทักษะทางด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาอยู่ในระดับดี 3) พฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี จำแนกตามรายข้อ มีทักษะอยู่ในระดับดีถึงปานกลาง ภาพรวมของพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา อยู่ในระดับปานกลาง 4) นักศึกษาที่มีเพศ การมีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ การสวมหมวกนิรภัย ประสบการณ์การได้รับอุบัติเหตุต่างก็มีพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่แตกต่างกัน 5) นักศึกษาที่มีชั้นปี คณะ ระยะเวลาในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ประสบการณ์การทำผิดกฎหมายต่างกัน มีพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 6) ความรู้ด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 7) ทักษะทางด้านความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ประกา นัครา (2539) ได้ทำการศึกษาวิจัย เรื่อง ศึกษาพฤติกรรมความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในจังหวัดภูเก็ต พบว่า พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ได้แก่ การพูดคุยกับรถคันอื่นขณะขับขี่ เมื่อมีธุรกิจเร่งด่วนมากมักจะขับแข่งซ้ายเพื่อให้ถึงที่หมายโดยเร็ว การขับรถโดยให้ที่นั่งซ้อนท้ายมากกว่า 1 คน สวมเสื้อสีดำหรือสีเข้มขณะขับขี่รถในเวลากลางคืน ส่วนปัจจัยที่พบว่า มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยง ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส อาชีพ การประสบอุบัติเหตุจาก

รถจักรยานยนต์ของคนใกล้ชิดในครอบครัว จำนวนครั้งการถูกจับกุมหรือรับใบสั่ง ความถี่ของการดื่มสุรา ขณะที่ขับรถ ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจร และปัจจัยที่ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมเสี่ยง ได้แก่ รายได้ต่อเดือน ประสบการณ์การขับรถ การประสบอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ที่รุนแรงของผู้ขับรถและบุคลิกภาพ

ปัทษร พรวัฒนา (2548) ศึกษาพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของครอบครัวผู้ป่วยที่ประสบอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์โรงพยาบาลนครนายก เป็นการวิจัยเชิงพรรณนา (Descriptive research) ผลการวิเคราะห์ค่าสัมประสิทธิ์สหสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพกับพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของครอบครัวผู้ป่วย พบว่า สนับสนุนสมมติฐานทุกตัวแปร คือการรับรู้โอกาสเสี่ยง การรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้ประโยชน์การรับรู้อุปสรรคของการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ การรับรู้ข่าวสาร เพื่อให้เกิดแรงจูงใจในการปฏิบัติเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ความรู้ ความเข้าใจเกี่ยวกับพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และเจตคติต่อพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์ทางบวกกับพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของครอบครัวผู้ป่วย อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .01

เกรียงศักดิ์ หลิวจันทร์พัฒนา (2542) ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ ในนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา พบว่า ความชุกของการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์คิดเป็นร้อยละ 12.9 ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ เมื่อวิเคราะห์แบบหลายตัวแปร (Multiple logistic regression) พบว่า ตัวแปรการดัดแปลงรถจักรยานยนต์ ทำให้ความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้น 3.77 เท่า และตัวแปรประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มากกว่า 5 ปี มีความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น 1.96 เท่า ซึ่งผลของการศึกษาในประเด็นนี้ค่อนข้างขัดแย้งกับความรู้สึกรู้สึกทั่วไปที่ว่า ผู้ที่มีประสบการณ์ขับรถที่ยาวนานกว่าน่าจะเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุน้อยกว่า แต่ที่ไม่เป็นเช่นนั้น ผู้วิจัยได้อธิบายว่า การศึกษาครั้งนี้ทำการศึกษาในประชากรกลุ่มวัยรุ่นอายุเฉลี่ย 19 ปี วัยรุ่นที่มีประสบการณ์ขับรถมาก มิได้หมายความว่า จะเพิ่มความเสี่ยงต่อความเสี่ยงมากขึ้น ตรงกันข้ามอาจกลับมีความรู้สึกเชื่อมั่นตนเองสูง จนลืมนึกถึงเรื่องความปลอดภัยขณะขับรถจักรยานยนต์ ความเชื่อมั่นที่มากเกินไปในวัยรุ่น บางครั้งกลับกลายเป็นความประมาท ผลที่เกิดขึ้นคือ เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาวิจัยครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงสำรวจเรื่อง “พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช” ผู้วิจัยได้ดำเนินการวิจัยครอบคลุม

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
3. เก็บและรวบรวมข้อมูล
4. วิเคราะห์ข้อมูล

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1.1 ประชากร ได้แก่ นักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ภาคการศึกษาที่ 2 ปีการศึกษา 2561 ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ จำนวน 1,450 คน (รวบรวมโดยการสำรวจรถจักรยานยนต์ที่ขับขี่ในวิทยาลัย ฯ ใน 1 สัปดาห์)

1.2 กลุ่มตัวอย่าง ได้แก่ นักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ภาคการศึกษาที่ 2 ปีการศึกษา 2561 ผู้วิจัย กำหนดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้ตารางสำเร็จรูปของเคริชซี และมอร์แกน (Krejcie and Morgan) ที่ระดับความคลาดเคลื่อน 0.05 ได้กลุ่มตัวอย่างจำนวน 304 คน และมีวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบสองขั้นตอน ดังนี้

1.2.1 จำแนกประชากรออกเป็น 5 ชั้นภูมิตามระดับชั้นเรียน และกำหนดหน่วยตัวอย่างในแต่ละชั้นภูมิตามสัดส่วน ได้ขนาดตัวอย่างในแต่ละชั้นเรียนตามตารางที่ 3.1

1.2.2 สุ่มตัวอย่าง แบบมีระบบตามสาขาวิชาในแต่ละระดับชั้นเรียน เพื่อให้ได้ตัวอย่างนักศึกษาระบายไปทุกสาขาวิชา

ตารางที่ 3.1 จำนวนนักศึกษา และกลุ่มตัวอย่างจำแนกตามระดับชั้นเรียน

ระดับชั้น	จำนวนนักศึกษา (คน)	กลุ่มตัวอย่าง (คน)
ปวช. 1	216	45
ปวช. 2	231	49
ปวช. 3	223	47
ปวส. 1	411	84
ปวส. 2	369	79
รวม	1,450	304

2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือการวิจัย ได้แก่ แบบสอบถาม โดยมีขั้นตอนการสร้าง และการตรวจสอบคุณภาพ เครื่องมือ ดังนี้

2.1 ลักษณะเครื่องมือ

เครื่องมือ เป็นแบบสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการ ขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช โดยแบ่งออกเป็น 3 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 วิจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามลักษณะคำถามแบบปลายเปิดแบบ เลือกลง จำนวน 3 ข้อ ได้แก่ ระดับชั้นที่ศึกษา ที่พักอาศัย และประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์

ตอนที่ 2 พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา วิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช 5 ด้าน ได้แก่ 1. ด้านความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจร 2. ด้านการ รับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ 3. ด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ 4. ด้านการรับรู้ ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ 5. ด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร จำนวนรวม 29 ข้อ ผู้วิจัย คำถามใบตอบที่ 2 จะกำหนดลักษณะคำตอบเป็นมาตราประเมินค่า 5 ระดับ โดยมีเกณฑ์การให้คะแนนตาม ระดับปฏิบัติ ดังนี้ (บุญชม ศรีสะอาด, 2545) มากที่สุด มาก ปานกลาง น้อย และน้อยที่สุด ดังนี้

คะแนน 5 หมายถึง ระดับการปฏิบัติ มากที่สุด

คะแนน 4 หมายถึง ระดับการปฏิบัติ มาก

คะแนน 3 หมายถึง ระดับการปฏิบัติ ปานกลาง

คะแนน 2 หมายถึง ระดับการปฏิบัติ น้อย

คะแนน 1 หมายถึง ระดับการปฏิบัติ น้อยที่สุด

ตอนที่ 3 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการ ขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ในด้านต่าง ๆ จำนวน 5 ข้อ ลักษณะ ของคำถามเป็นแบบปลายเปิด

2.2 เครื่องมือการวิจัย

เครื่องมือการวิจัย เป็นแบบสอบถาม ซึ่งมีขั้นตอนการสร้างแบบสอบถาม ดังนี้

2.2.1 ศึกษาค้นคว้าจากพื้นที่ปฐมภูมิ เอกสาร ตำราวิชาการ แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัย ที่เกี่ยวข้อง

2.2.2 สร้างแบบสอบถามให้ครอบคลุมวัตถุประสงค์ของการวิจัยโดยการสร้างแบบสอบถาม จำแนกออกเป็น 2 ประเภท คือ แบบสอบถามแบบปลายปิด (Close-ended) และแบบสอบถามแบบ ปลายเปิด (Open-ended)

2.2.3 นำเครื่องมือที่สร้างเสร็จเรียบร้อยแล้ว เสนออาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์เพื่อ แก้ไขปรับปรุงให้ถูกต้องและชัดเจน เหมาะสม ทั้งเนื้อหาสาระ และการใช้ถ้อยคำสำนวนภาษาแล้วนำมา จัดทำเป็นแบบสอบถาม

2.2.4 นำเครื่องมือที่ปรับปรุงแก้ไขแล้ว เสนอผู้เชี่ยวชาญ จำนวน 3 ท่าน เพื่อตรวจสอบ หรือปรับปรุงแก้ไขความถูกต้องสมบูรณ์ของเนื้อหา เพื่อให้ได้แบบสอบถามที่มีความตรงตามเนื้อหา และ

ความเหมาะสมของคำถามและตรวจสอบคุณภาพของเครื่องมือ โดยหาค่าดัชนีความสอดคล้องระหว่างข้อคำถาม และวัตถุประสงค์

2.2.5 ผู้วิจัยนำแบบสอบถามที่ปรับปรุงแล้วไปทดลองใช้ (Try Out) กับนักศึกษาที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง จำนวน 30 ชุด ซึ่งมีผู้ตอบแบบสอบถามจำนวน 30 ชุด และนำข้อมูลมาหาค่าความเชื่อมั่น (Reliability) โดยใช้สูตรสัมประสิทธิ์อัลฟาของครอนบาค (Cronbach's Alpha Method) ซึ่งได้ความเชื่อมั่นของแบบสอบถามทั้งฉบับ เท่ากับ 0.910

2.2.6 นำแบบสอบถามที่ผ่านการตรวจสอบถูกต้องแล้วไปจัดทำเป็นแบบสอบถามฉบับจริง และนำเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่างที่กำหนด

3. การเก็บและรวบรวมข้อมูล

เก็บและรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยได้ดำเนินการ ดังนี้

3.1 ขอหนังสือจากศูนย์บัณฑิต มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช ถึงผู้อำนวยการวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช เพื่อขอความร่วมมือในการเก็บรวบรวมข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง

3.2 ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามจำนวน 304 ชุด แจกให้แก่กลุ่มตัวอย่าง และเก็บรวบรวมจนครบตามจำนวนที่ออกแบบไว้ 304 ชุด

4. การวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัย ดำเนินการวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป เพื่อวิเคราะห์ค่าสถิติต่าง ๆ และนำเสนอผลวิเคราะห์ตามลำดับ ดังนี้

ขั้นตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม วิเคราะห์โดยหาค่าความถี่ และร้อยละ นำเสนอเป็นตารางประกอบคำบรรยาย

ขั้นตอนที่ 2 ความคิดเห็นเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช วิเคราะห์ข้อมูลโดยหาค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (S.D.) และแปลผลโดยเปรียบเทียบกับเกณฑ์การแปลความหมายของระดับค่าเฉลี่ย (พิชญ อภิสมการโยธิน, 2550) ดังนี้

ค่าเฉลี่ย 4.51 – 5.00 หมายถึง การปฏิบัติ อยู่ในระดับมากที่สุด

ค่าเฉลี่ย 3.51 – 4.50 หมายถึง การปฏิบัติ อยู่ในระดับมาก

ค่าเฉลี่ย 2.51 – 3.50 หมายถึง การปฏิบัติ อยู่ในระดับปานกลาง

ค่าเฉลี่ย 1.51 – 2.50 หมายถึง การปฏิบัติ อยู่ในระดับน้อย

ค่าเฉลี่ย 1.00 – 1.50 หมายถึง การปฏิบัติ อยู่ในระดับน้อยที่สุด

ขั้นตอนที่ 3 เปรียบเทียบการปฏิบัติ เกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ที่มี ระดับชั้นที่ศึกษา ที่พักอาศัย และประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ ต่างกัน โดยใช้สถิติอนุमानสำหรับทดสอบสมมุติฐาน ทำการทดสอบ

ด้วยค่าสถิติเอฟ (F-test) ในกรณีที่พบความแตกต่างจึงทำการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีของเชฟเฟ (Scheffe's method)

ขั้นตอนที่ 4 รวบรวมข้อมูลข้อเสนอแนะเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ด้วยการแบ่งกลุ่มข้อมูล แยกแยะประเด็นเชื่อมโยงข้อมูล และนำเสนอผลโดยแจกแจงความถี่ และค่าร้อยละ



บทที่ 4

ผลการวิเคราะห์ข้อมูล

การศึกษาวิจัยเรื่อง “พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช” ผู้วิจัย วิเคราะห์ข้อมูล และนำเสนอผลการวิจัยแบ่งเป็น 5 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามประกอบด้วย ระดับชั้นที่ศึกษาที่พักอาศัย และประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์

ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช

ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูล พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช จำแนกตาม ระดับชั้นที่ศึกษาที่อยู่อาศัย และประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ ต่างกัน

ตอนที่ 4 ผลการเปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ที่มีระดับชั้นที่ศึกษา ที่อยู่อาศัย และประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ ต่างกัน

ตอนที่ 5 ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ เกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช

ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ปัจจัยส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถามประกอบด้วย ระดับชั้นที่ศึกษา ที่พักอาศัย และประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์

ตารางที่ 4.1 จำนวนและร้อยละของผู้ตอบแบบสอบถาม จำแนกตามปัจจัยส่วนบุคคล

ปัจจัยส่วนบุคคล	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. ระดับการศึกษา		
ปวช. 1	45	14.81
ปวช. 2	49	16.12
ปวช. 3	47	15.46
ปวส. 1	84	27.63
ปวส. 2	79	25.98
รวม	304	100

ตารางที่ 4.1 (ต่อ)

ปัจจัยส่วนบุคคล	จำนวน (คน)	ร้อยละ
2. ที่พักอาศัย		
1. พักอยู่กับพ่อแม่	130	42.76
2. อยู่หอพัก	144	47.37
3. พักอยู่กับญาติ	30	9.87
รวม	304	100
3. ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์		
น้อยกว่า 1 ปี	18	5.92
1-3 ปี	180	59.22
มากกว่า 3 ปี ขึ้นไป	106	34.86
รวม	304	100

จากตารางที่ 4.1 พบว่า นักศึกษา ที่เป็นกลุ่มตัวอย่าง เมื่อจำแนกตาม ระดับชั้นที่ศึกษา ส่วนใหญ่เป็นนักศึกษาระดับการศึกษาชั้น ปวส. 1 จำนวน 84 คน คิดเป็นร้อยละ 27.63 รองลงมา เป็นระดับการศึกษาชั้น ปวส. 2 จำนวน 79 คน คิดเป็น ร้อยละ 25.98 และระดับการศึกษาชั้น ปวช. 1 น้อยที่สุด จำนวน 45 คน คิดเป็นร้อยละ 14.81

เมื่อจำแนกตามที่อยู่อาศัย พบว่า นักศึกษา ที่อยู่หอพัก มากที่สุด จำนวน 144 คน คิดเป็น ร้อยละ 47.37 รองลงมา ได้แก่ นักศึกษา ที่พักอยู่กับพ่อแม่ จำนวน 130 คน คิดเป็นร้อยละ 42.76 และ นักศึกษา ที่พักอยู่กับญาติ น้อยที่สุด จำนวน 30 คน คิดเป็นร้อยละ 9.87

เมื่อจำแนกตามระดับประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า นักศึกษา ที่มี ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ 1-3 ปี มากที่สุด จำนวน 180 คน คิดเป็นร้อยละ 59.22 รองลงมา ได้แก่ นักศึกษา ที่มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ มากกว่า 3 ปี ขึ้นไป จำนวน 106 คน คิดเป็น ร้อยละ 34.86 และนักศึกษา ที่มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์น้อยกว่า 1 ปี จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 5.92

ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของ นักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช

ตารางที่ 4.2 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับพฤติกรรมกำบังกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราชโดยรวม

พฤติกรรมกำบังกัน อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์	ระดับการปฏิบัติ		
	\bar{X}	SD	แปลผล
ด้านความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจร พ.ศ. 2522	3.03	0.52	ปานกลาง
ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ	3.33	0.43	ปานกลาง
ด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ	3.04	0.35	ปานกลาง
ด้านการรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ	3.31	0.39	ปานกลาง
ด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร	3.89	0.42	ปานกลาง
รวม	3.32	0.25	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.2 พบว่า นักศึกษามีระดับพฤติกรรมกำบังกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.32$)

เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X} = 3.89$) รองลงมา ได้แก่ ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ ($\bar{X} = 3.33$) ส่วนด้านความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจร พ.ศ. 2522 มีค่าเฉลี่ยน้อยสุด ($\bar{X} = 3.03$)

ตารางที่ 4.3 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับพฤติกรรมกำบังกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ด้านความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจร พ.ศ. 2522

ข้อความ เกี่ยวกับพฤติกรรมกำบังกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์	ระดับการปฏิบัติ		
	\bar{X}	SD	แปลผล
ด้านความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจร พ.ศ. 2522			
1. มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรเป็นอย่างดี	2.90	0.59	ปานกลาง
2. การขับขี่รถตามกฎหมายระเบียบจะช่วยลดอุบัติเหตุได้มาก	3.03	0.64	ปานกลาง
3. ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ท่านได้สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง	2.98	0.70	ปานกลาง
4. ได้ว่ากล่าวตักเตือนไม่ให้เพื่อนทำผิดกฎจราจร	2.97	0.70	ปานกลาง
5. ขับขี่รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยเป็นการปฏิบัติตามกฎระเบียบเพื่อความปลอดภัย	3.03	0.59	ปานกลาง
6. หลีกเลี่ยงที่จะขับขี่รถจักรยานยนต์ย้อนศร	3.28	0.62	ปานกลาง
รวม	3.03	0.52	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.3 พบว่า นักศึกษา มีระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ด้านความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจร พ.ศ. 2522 โดยรวม อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.03$)

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า หลีกเลียงที่จะขับขี่รถจักรยานยนต์ย้อนศร มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X} = 3.28$) รองลงมา ได้แก่ การขับขี่รถตามกฎระเบียบ และขับขี่รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยเป็นการปฏิบัติตามกฎระเบียบเพื่อความปลอดภัย มีค่าเฉลี่ยเท่ากัน มีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรเป็นอย่างดี มีค่าเฉลี่ยน้อยที่สุด ($\bar{X} = 2.90$)

ตารางที่ 4.4 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ

ข้อความ	ระดับการปฏิบัติ		
	\bar{X}	SD	แปลผล
เกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์			
ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ			
1. หลีกเลียงที่จะขับขี่รถจักรยานยนต์ผ่านเส้นทางที่เจ้าหน้าที่แจ้งเตือนอาจเกิดอุบัติเหตุ	3.42	0.51	ปานกลาง
2. การขับขี่ด้วยความเร็วตามกฎหมายกำหนดทำให้ถึงที่หมายช้า	3.46	0.52	ปานกลาง
3. หลีกเลียงที่จะไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์หลังจากทานยา	3.35	0.47	ปานกลาง
4. หลีกเลียงที่จะขับรถด้วยความเร็วในเขตชุมชน	3.24	0.63	ปานกลาง
5. หมั่นตรวจเช็คสภาพรถให้พร้อมใช้งานอยู่เสมอ	3.39	0.48	ปานกลาง
6. หลีกเลียงที่จะใช้โทรศัพท์ในขณะที่ขับขี่รถ	3.13	0.58	ปานกลาง
รวม	3.33	0.43	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.4 พบว่า นักศึกษา มีระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ โดยรวม อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.33$)

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า การขับขี่ด้วยความเร็วตามกฎหมายกำหนดทำให้ถึงที่หมายช้า มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X} = 3.46$) รองลงมา ได้แก่ หลีกเลียงที่จะขับขี่รถจักรยานยนต์ผ่านเส้นทางที่เจ้าหน้าที่แจ้งเตือนอาจเกิดอุบัติเหตุ ($\bar{X} = 3.42$) และ หลีกเลียงที่จะใช้โทรศัพท์ในขณะที่ขับขี่รถ มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ($\bar{X} = 3.13$)

ตารางที่ 4.5 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับพฤติกรรมกำบังกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ

ข้อความ	ระดับการปฏิบัติ		
	\bar{X}	SD	แปลผล
เกี่ยวกับพฤติกรรมกำบังกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์			
ด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ			
1. การขับขี่ด้วยความเร็วสูงมีผลทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย	3.20	0.49	ปานกลาง
2. หลีกเลียงตีมีเครื่องมือที่มีแอลกอฮอล์และยาบางประเภทที่มีผลต่อร่างกาย ทำให้ความสามารถในการขับขี่ลดลง	3.16	0.46	ปานกลาง
3. ความบกพร่องชำรุดของเครื่องยนต์ มีส่วนเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุบนท้องถนน	2.90	0.59	ปานกลาง
4. รถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงและอุปกรณ์ไม่สมบูรณ์หากนำมาขับขี่จะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย	3.02	0.63	ปานกลาง
5. การขับขี่รถขณะที่มีสภาพจิตใจที่ผิดปกติ เช่น อารมณ์เสีย เหม่อลอย อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้	3.02	0.63	ปานกลาง
6. หลีกเลียงที่จะเข้าก๊วนซึ่งที่ขอบขี่โลดโผน	2.92	0.70	ปานกลาง
รวม	3.04	0.53	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.5 พบว่า นักศึกษา มีระดับพฤติกรรมกำบังกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}=3.04$)

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า การขับขี่ด้วยความเร็วสูงมีผลทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X}=3.20$) รองลงมา ได้แก่ หลีกเลียงตีมีเครื่องมือที่มีแอลกอฮอล์และยาบางประเภทที่มีผลต่อร่างกาย ทำให้ความสามารถในการขับขี่ลดลง มีค่าเฉลี่ย ($\bar{X}=3.16$) และความบกพร่องชำรุดของเครื่องยนต์ มีส่วนเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุบนท้องถนน มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ($\bar{X}=2.90$)

ตารางที่ 4.6 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับพฤติกรรมกำบังกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ด้านการรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ

ข้อความ	ระดับการปฏิบัติ		
	\bar{X}	SD	แปลผล
ด้านการรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ			
1. การสวมหมวกนิรภัยที่มีคุณภาพทำให้มีความปลอดภัยสูงแม้เกิดอุบัติเหตุ	2.93	0.65	ปานกลาง

ตารางที่ 4.6 (ต่อ)

ข้อความ เกี่ยวกับพฤติกรรมกำบังกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์	ระดับการปฏิบัติ		
	\bar{X}	SD	แปลผล
2. การหมั่นตรวจเช็คสภาพรถอยู่เสมอทำให้เกิดความมั่นใจในขณะขับขี่	3.37	0.49	ปานกลาง
3. ขณะขับขี่ท่านจะมองกระจกหลังเสมอเพื่อความปลอดภัย	3.37	0.62	ปานกลาง
4. ไม่มีความคิดที่จะดัดแปลงอุปกรณ์ที่ติดมากับรถ	3.38	0.50	ปานกลาง
5. ได้พักผ่อนอย่างเพียงพอก่อนออกเดินทางไกล ๆ	3.46	0.51	ปานกลาง
6. หลีกเลียงที่จะขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีขนาดซีซีสูง	3.35	0.49	ปานกลาง
รวม	3.31	0.39	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.6 พบว่า นักศึกษา มีระดับพฤติกรรมกำบังกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ด้านการรับรู้ประโยชน์ของการกำบังกันอุบัติเหตุ อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X}=3.31$)

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ได้พักผ่อนอย่างเพียงพอก่อนออกเดินทางไกล ๆ มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X}=3.46$) รองลงมา ได้แก่ ไม่มีความคิดที่จะดัดแปลงอุปกรณ์ที่ติดมากับรถ ($\bar{X}=3.38$) และการสวมหมวกนิรภัยที่มีคุณภาพทำให้มีความปลอดภัยสูงแม้เกิดอุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ($\bar{X}=2.93$)

ตารางที่ 4.7 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับพฤติกรรมกำบังกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร

ข้อความ เกี่ยวกับพฤติกรรมกำบังกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์	ระดับการปฏิบัติ		
	\bar{X}	SD	แปลผล
ด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร			
1. หลีกเลียงที่จะดัดแปลงท่อไอเสียให้มีเสียงดัง	3.32	0.63	ปานกลาง
2. ข้าราชการเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลต่าง ๆ มีส่วนทำให้ท่านเพิ่มความระมัดระวังในการขับขี่เพิ่มขึ้น	3.29	0.63	ปานกลาง
3. ปฏิบัติตามคำแนะนำจากตำรวจจราจร	3.14	0.49	ปานกลาง
4. หลีกเลียงที่จะไม่ฝ่าสัญญาณไฟแดงตามรถคันอื่น	3.21	0.54	ปานกลาง
5. ขับรถมีน้ำใจกับเพื่อนร่วมทาง	3.16	0.43	ปานกลาง
รวม	3.89	0.42	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.7 พบว่า นักศึกษา มีระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร อยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.89$)

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า หลีกเลี้ยงที่จะตัดแปลงท่อไอเสียให้มีเสียงดัง มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X} = 3.32$) รองลงมา ได้แก่ ข่าวก่เกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลต่าง ๆ มีส่วนทำให้ท่านเพิ่มความระมัดระวังในการขับขี่เพิ่มขึ้น มีค่าเฉลี่ย ($\bar{X} = 3.29$) และปฏิบัติตามคำแนะนำจากตำรวจจราจร มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ($\bar{X} = 3.14$)

ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่

รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช โดยจำแนกตามระดับการศึกษา ที่พักอาศัย และประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน



ตารางที่ 4.8 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับพฤติกรรมกำบังกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิค นครศรีธรรมราช จำแนกตาม ระดับชั้นที่ศึกษา

พฤติกรรมกำบังกัน อุบัติเหตุจากการขับขี่ รถจักรยานยนต์	ระดับชั้นที่ศึกษา														
	ปวช. 1			ปวช. 2			ปวช.3			ปวส. 1			ปวส. 2		
	\bar{X}	SD	แปลผล	\bar{X}	SD	แปลผล	\bar{X}	SD	แปลผล	\bar{X}	SD	แปลผล	\bar{X}	SD	แปลผล
ด้านความรู้เกี่ยวกับ พระราชบัญญัติ การจราจร พ.ศ. 2522	2.83	0.42	ปานกลาง	3.01	0.52	ปานกลาง	3.06	0.53	ปานกลาง	3.10	0.53	ปานกลาง	3.07	0.53	ปานกลาง
ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยง ของการเกิดอุบัติเหตุ	2.95	0.27	ปานกลาง	3.39	0.42	ปานกลาง	3.41	0.43	ปานกลาง	3.39	0.41	ปานกลาง	3.40	0.42	ปานกลาง
ด้านการรับรู้ความรุนแรง ของการเกิดอุบัติเหตุ	2.81	0.18	ปานกลาง	3.05	0.39	ปานกลาง	3.09	0.35	ปานกลาง	3.08	0.35	ปานกลาง	3.08	0.35	ปานกลาง
ด้านการรับรู้ประโยชน์ ของการป้องกันอุบัติเหตุ	3.07	0.30	ปานกลาง	3.39	0.45	ปานกลาง	3.32	0.37	ปานกลาง	3.35	0.37	ปานกลาง	3.34	0.37	ปานกลาง
ด้านการได้รับคำแนะนำ และข้อมูลข่าวสาร	3.68	0.41	ปานกลาง	3.93	0.44	ปานกลาง	3.90	0.41	ปานกลาง	3.95	0.43	ปานกลาง	3.93	0.40	ปานกลาง
รวม	3.07	0.17	ปานกลาง	3.35	0.23	ปานกลาง	3.36	0.23	ปานกลาง	3.80	0.24	ปานกลาง	3.36	0.23	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.8 พบว่า นักศึกษามีระดับพฤติกรรมกำบังกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิค นครศรีธรรมราช ในทุกด้านรวมกัน จำแนกตามระดับชั้นที่ศึกษา พบว่า อยู่ในระดับปาน ได้แก่ ระดับ ปวช. 1, ปวช. 2, ปวช. 3, ปวส. 1 และ ปวส.2 ดังนี้ ($\bar{X} = 3.07$) ($\bar{X} = 3.35$) ($\bar{X} = 3.36$) ($\bar{X} = 3.80$) และ ($\bar{X} = 3.36$) ตามลำดับชั้นเรียน

เมื่อพิจารณาระดับชั้นที่ศึกษาพบว่า นักศึกษาชั้น ปวช. 1 ด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X}=3.68$) รองลงมา ได้แก่ ด้านการรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ย ($\bar{X}=3.07$) และด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ($\bar{X}=2.81$)

ระดับชั้น ปวช.2 ด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X}=3.93$) รองลงมา ได้แก่ ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ และด้านการรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ยเท่ากัน ($\bar{X}=3.39$) และด้านความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจร พ.ศ. 2522 มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ($\bar{X}=3.01$)

ระดับชั้น ปวช.3 ด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X}=3.68$) รองลงมา ได้แก่ ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ย ($\bar{X}=3.41$) และด้านความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจร พ.ศ. 2522 มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ($\bar{X}=3.06$)

ระดับชั้น ปวส.1 ด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X}=3.95$) รองลงมา ได้แก่ ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ย ($\bar{X}=3.39$) และด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ($\bar{X}=3.08$)

ระดับชั้น ปวส. 2 ด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X}=3.93$) รองลงมา ได้แก่ ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ย ($\bar{X}=3.34$) และด้านความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจร พ.ศ. 2522 มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ($\bar{X}=3.07$)

ตารางที่ 4.9 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิค นครศรีธรรมราช จำแนกตามที่พักอาศัย

พฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์	ที่พักอาศัย								
	พักอยู่กับพ่อแม่			อยู่หอพัก			พักอยู่กับญาติ		
	\bar{X}	SD	แปลผล	\bar{X}	SD	แปลผล	\bar{X}	SD	แปลผล
ด้านความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจร พ.ศ. 2522	2.97	0.50	ปานกลาง	3.07	0.52	ปานกลาง	3.10	0.54	ปานกลาง
ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ	3.24	0.42	ปานกลาง	3.40	0.42	ปานกลาง	3.41	0.42	ปานกลาง
ด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ	2.97	0.34	ปานกลาง	3.08	0.35	ปานกลาง	3.12	0.35	ปานกลาง
ด้านการรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ	3.26	0.40	ปานกลาง	3.35	0.38	ปานกลาง	3.31	0.37	ปานกลาง

ตารางที่ 4.9 (ต่อ)

พฤติกรรมกรป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์	ที่พักอาศัย								
	พักอยู่กับพ่อแม่			อยู่หอพัก			พักอยู่กับญาติ		
	\bar{X}	SD	แปลผล	\bar{X}	SD	แปลผล	\bar{X}	SD	แปลผล
ด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร	3.84	0.43	ปานกลาง	3.94	0.41	ปานกลาง	3.92	0.41	ปานกลาง
รวม	3.26	0.25	ปานกลาง	3.37	0.23	ปานกลาง	3.37	0.24	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.9 พบว่า นักศึกษามีระดับพฤติกรรมกรป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช โดยรวม จำแนกตามที่พักอาศัย อยู่ในระดับปานกลาง โดย นักศึกษาที่พักอยู่หอพัก กับนักศึกษาที่พักอยู่ญาติ มีค่าเฉลี่ยระดับการปฏิบัติมากที่สุดเท่ากัน ($\bar{X} = 3.37$) และนักศึกษาที่พักอยู่กับพ่อแม่ มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ($\bar{X} = 3.26$)

เมื่อพิจารณาเป็นรายกลุ่ม พบว่า นักศึกษาที่พักอยู่กับพ่อแม่ มีระดับพฤติกรรมกรป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X} = 3.84$) รองลงมา ได้แก่ ด้านการรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ย ($\bar{X} = 3.26$) และด้านความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจร พ.ศ. 2522 และด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ยต่ำสุดเท่ากัน ($\bar{X} = 2.97$)

นักศึกษาที่อยู่หอพัก มีระดับพฤติกรรมกรป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X} = 3.92$) รองลงมา ได้แก่ ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ย ($\bar{X} = 3.40$) ส่วนด้านความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจร พ.ศ. 2522 มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ($\bar{X} = 3.07$)

นักศึกษาที่อยู่กับญาติ มีระดับพฤติกรรมกรป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X} = 3.94$) รองลงมา ได้แก่ ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ย ($\bar{X} = 3.41$) ส่วนด้านความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจร พ.ศ. 2522 มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ($\bar{X} = 3.10$)

ตารางที่ 4.10 ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน และระดับพฤติกรรมกำบังกันอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิค นครศรีธรรมราช จำแนกตามระดับประสบการณ์การขับซิ่งรถจักรยานยนต์

พฤติกรรมกำบังกันอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์	ระดับประสบการณ์การขับซิ่งรถจักรยานยนต์								
	ต่ำกว่า 1 ปี			1-3 ปี			มากกว่า 3 ปี ขึ้นไป		
	\bar{X}	SD	แปลผล	\bar{X}	SD	แปลผล	\bar{X}	SD	แปลผล
ด้านความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจร พ.ศ. 2522	2.88	0.36	ปานกลาง	3.01	0.52	ปานกลาง	3.10	0.53	ปานกลาง
ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ	3.12	0.40	ปานกลาง	3.33	0.43	ปานกลาง	3.37	0.42	ปานกลาง
ด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ	2.79	0.22	ปานกลาง	3.04	0.35	ปานกลาง	3.07	0.36	ปานกลาง
ด้านการรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ	3.23	0.30	ปานกลาง	3.30	0.40	ปานกลาง	3.35	0.38	ปานกลาง
ด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร	3.67	0.27	ปานกลาง	3.88	0.44	ปานกลาง	3.95	0.41	ปานกลาง
รวม	3.14	0.08	ปานกลาง	3.31	0.25	ปานกลาง	3.37	0.24	ปานกลาง

จากตารางที่ 4.10 พบว่า นักศึกษามีระดับพฤติกรรมกำบังกันอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิค นครศรีธรรมราช จำแนกตาม ประสบการณ์การขับซิ่งรถจักรยานยนต์ โดยรวม อยู่ในระดับปานกลาง โดยนักศึกษาที่มีประสบการณ์ มากกว่า 3 ปี ขึ้นไปมีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X} = 3.37$) รองลงมา ได้แก่ นักศึกษาที่มีประสบการณ์ 1-3 ปี มีค่าเฉลี่ย ($\bar{X} = 3.31$) และนักศึกษาที่มีประสบการณ์ ต่ำกว่า 1 ปี มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ($\bar{X} = 3.14$)

เมื่อพิจารณาเป็นรายกลุ่ม พบว่านักศึกษาที่มีประสบการณ์การขับซิ่งรถจักรยานยนต์ ต่ำกว่า 1 ปี มีระดับพฤติกรรมกำบังกันอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิค นครศรีธรรมราช ด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X} = 3.67$) รองลงมา ได้แก่ ด้านการรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ย ($\bar{X} = 3.23$) และ ด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ($\bar{X} = 2.79$)

นักศึกษาที่มีประสบการณ์การขับซิ่งรถจักรยานยนต์ 1-3 ปี มีระดับพฤติกรรมกำบังกันอุบัติเหตุจากการขับซิ่งรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิค นครศรีธรรมราช ด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X} = 3.88$) รองลงมา ได้แก่ ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ย ($\bar{X} = 3.33$) และ ด้านความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจร พ.ศ. 2522 มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ($\bar{X} = 3.01$)

นักศึกษาที่มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ มากกว่า 3 ปี ขึ้นไป มีระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X}=3.95$) รองลงมา ได้แก่ ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ย ($\bar{X}=3.37$) และด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ($\bar{X}=3.07$)

ตอนที่ 4 ผลการเปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ที่มี ระดับชั้นที่ศึกษา ที่อยู่อาศัย และประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน

ตารางที่ 4.11 การเปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ที่มีระดับชั้นที่ศึกษาต่างกัน

พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	sig
ด้านความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจร พ.ศ. 2522	ระหว่างกลุ่ม	2.457	4	.614	2.282	0.061
	ภายในกลุ่ม	80.494	299	.269		
	รวม	82.951	303			
ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ	ระหว่างกลุ่ม	7.481	4	1.870	11.312*	0.000
	ภายในกลุ่ม	49.435	299	.165		
	รวม	56.916	303			
ด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ	ระหว่างกลุ่ม	2.895	4	.724	6.094*	.000
	ภายในกลุ่ม	35.507	299	.119		
	รวม	38.402	303			
ด้านการรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ	ระหว่างกลุ่ม	3.070	4	1.913	7.315*	0.000
	ภายในกลุ่ม	43.367	299	.262		
	รวม	46.437	303			
ด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร	ระหว่างกลุ่ม	2.420	4	.605	3.406a*	0.010
	ภายในกลุ่ม	53.100	299	.178		
	รวม	55.520	303			
รวม	ระหว่างกลุ่ม	3.359	4	.840	15.779*	0.000
	ภายในกลุ่ม	15.912	299	.053		
	รวม	19.271	303			

* แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.11 พบว่า นักศึกษาที่มีระดับชั้นที่ศึกษาต่างกัน มีระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา โดยรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 เป็นไปตามสมมุติฐานที่ 1

เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ ด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ด้านการรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ และด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ส่วนด้าน ด้านความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจร พ.ศ. 2522 ไม่พบความแตกต่าง ผู้วิจัย จึงทำการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยรายคู่ ผลการทดสอบพบความแตกต่าง ดังแสดงในตารางที่ 4.12-4.16

ตารางที่ 4.12 การเปรียบเทียบความแตกต่าง ของค่าเฉลี่ยรายคู่พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช โดยรวมที่มีระดับชั้นที่ศึกษาต่างกัน

ระดับชั้นที่ศึกษา	\bar{X}	ปวช.1 2.83	ปวช.2 3.01	ปวช.3 3.06	ปวส.1 3.10	ปวส.2 3.07
ปวช. 1	2.83	-	0.18*	0.23*	.27*	.24*
ปวช. 2	3.01	-	-	0.05	0.09	0.06
ปวช. 3	3.06	-	-	-	0.03	.01
ปวส. 2	3.07	-	-	-	.03	-
ปวส. 1	3.10	-	-	-	-	-

* แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

จากตารางที่ 4.12 เมื่อทดสอบความแตกต่างรายคู่ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช โดยรวม พบว่า นักศึกษาที่มีระดับชั้นที่ศึกษา ปวส. 1 ปวส. 2 ปวช. 3 และปวช. 2 มีการปฏิบัติมากกว่า นักศึกษาระดับชั้นที่ศึกษา ปวช. 1 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ส่วนคู่อื่น ๆ ไม่พบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4.13 การเปรียบเทียบความแตกต่าง ของค่าเฉลี่ยรายคู่ระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุที่มีระดับชั้นที่ศึกษาต่างกัน

ระดับชั้นที่ศึกษา	\bar{X}	ปวช. 1	ปวช. 2	ปวช. 3	ปวส. 1	ปวส. 2
		2.95	3.39	3.41	3.39	3.40
ปวช. 1	2.95	-	.43*	.45*	.43*	.44*
ปวช. 2	3.39	-	-	.02	.00	.00
ปวช. 3	3.41	-	.02	.00	-	-
ปวส.1	3.39	-	-	.02	-	-
ปวส. 2	3.40	-	-	-	-	-

จากตารางที่ 4.13 เมื่อทดสอบความแตกต่างรายคู่ ระหว่างพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า นักศึกษาที่มีระดับชั้นที่ศึกษา ปวส. 1 ปวส. 2 ปวช. 3 และปวช. 2 มีระดับการปฏิบัติมากกว่า นักศึกษา ระดับชั้นที่ศึกษา ปวช. 1 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ส่วนคู่อื่น ๆ ไม่พบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4.14 การเปรียบเทียบความแตกต่าง ของค่าเฉลี่ยรายคู่ระหว่างพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ที่มีระดับชั้นที่ศึกษาต่างกัน

ระดับชั้นที่ศึกษา	\bar{X}	ปวช. 1	ปวช. 2	ปวช. 3	ปวส. 1	ปวส. 2
		2.81	3.05	3.09	3.08	3.08
ปวช. 1	2.81	-	.24*	.28	.27*	.27
ปวช. 2	3.05	-	-	.04	.03	.02
ปวช. 3	3.09	-	-.04	.00	-.01	-.01
ปวส. 1	3.08	-	-.03	.01	-	-
ปวช. 2	3.08	-	-	-	.05	-

จากตารางที่ 4.14 เมื่อทดสอบความแตกต่างรายคู่ ระหว่างพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า นักศึกษาที่มีระดับชั้นที่ศึกษา ปวส. 1 ปวส. 2 ปวช. 3 และปวช. 2 มีระดับการปฏิบัติมากกว่านักศึกษาระดับชั้นที่ศึกษา ปวช. 1 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ส่วนคู่อื่น ๆ ไม่พบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4.15 การเปรียบเทียบความแตกต่าง ของค่าเฉลี่ยรายคู่ระหว่างพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ที่มีระดับชั้น ที่ศึกษาต่างกัน ด้านการรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ

ระดับชั้นที่ศึกษา	\bar{X}	ปวช. 1	ปวช. 2	ปวช. 3	ปวส. 1	ปวส. 2
		3.07	3.39	3.32	3.35	3.34
ปวช. 1	3.07	-	.38*	.43*	.47*	.44*
ปวช.2	3.39	-	-	-.05	-.09	-.06
ปวช. 3	3.32	-	-	-	-	-
ปวส. 1	3.35	-	-	-	-	-
ปวส. 2	3.34	-	-	-	-	-

จากตารางที่ 4.15 เมื่อทดสอบความแตกต่างรายคู่ ระหว่างพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ด้านการรับรู้ประโยชน์ของการ ป้องกันอุบัติเหตุ พบว่า นักศึกษาที่มีระดับชั้นที่ศึกษา ปวส. 1 ปวส. 2 ปวช. 3 และปวช. 2 มีระดับการ ปฏิบัติมากกว่านักศึกษา ระดับชั้นที่ศึกษา ปวช. 1 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ส่วนคู่อื่น ๆ ไม่พบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4.16 การเปรียบเทียบความแตกต่าง ของค่าเฉลี่ยรายคู่ระหว่างพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราชด้านการได้รับ คำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร ที่มีระดับชั้นที่ศึกษาต่างกัน

ระดับชั้นที่ศึกษา	\bar{X}	ปวช. 1	ปวช. 2	ปวช. 3	ปวส. 1	ปวส. 2
		3.68	3.93	3.90	3.95	3.93
ปวช. 1	3.68	-	.38*	.43*	.47*	.44*
ปวช. 2	3.93	-	-	-	.09	.06
ปวช. 3	3.90	-	-	-	-	-
ปวส. 1	3.95	-	-	-	-	-
ปวส. 2	3.93	-	-	-	-	-

จากตารางที่ 4.16 เมื่อทดสอบความแตกต่างรายคู่ ระหว่างพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ด้านการได้รับคำแนะนำและ ข้อมูลข่าวสาร พบว่า นักศึกษา ที่มีระดับชั้นที่ศึกษา ปวส. 1 ปวส. 2 ปวช. 3 และปวช. 2 มีระดับการปฏิบัติ มากกว่านักศึกษา ระดับชั้นที่ศึกษา ปวช. 1 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ส่วนคู่อื่น ๆ ไม่พบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4.17 การเปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ที่มีที่พักอาศัยต่างกัน

พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	F	Sig
ด้านความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจร พ.ศ. 2522	ระหว่างกลุ่ม	.792	2	.396	1.451	.236
	ภายในกลุ่ม	82.159	.301	.273		
	รวม	82.591	.303			
ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ	ระหว่างกลุ่ม	1.899	2	.950	5.195*	.006
	ภายในกลุ่ม	55.017	.301	.183		
	รวม	56.916	.303			
ด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ	ระหว่างกลุ่ม	.974	2	.487	3.918*	.021
	ภายในกลุ่ม	37.428	.301	.124		
	รวม	38.402	.303			
ด้านการรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ	ระหว่างกลุ่ม	.598	2	.299	1.964	.142
	ภายในกลุ่ม	45.839	.301	.152		
	รวม	46.437	.303			
ด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร	ระหว่างกลุ่ม	.768	2	.384	2.111	.123
	ภายในกลุ่ม	54.752	.301	.182		
	รวม	55.520	.303			
รวม	ระหว่างกลุ่ม	.937	2	.468	7.689*	.001
	ภายในกลุ่ม	18.334	.301	.061		
	รวม	19.271	.303			

* แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4.17 พบว่า นักศึกษาที่มีที่พักอาศัย ต่างกัน มีระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช โดยรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 เป็นไปตามสมมติฐาน เป็นไปตามสมมติฐาน สมมติฐานที่ 2

เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ และด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ส่วนด้านความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจร พ.ศ. 2522 ด้านการรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ และด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร ไม่พบความแตกต่าง

ผู้วิจัย จึงทำการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยรายคู่ ผลการทดสอบพบความแตกต่าง ดังแสดงในตารางที่ 4.18-4.20

ตารางที่ 4.18 การเปรียบเทียบความแตกต่าง ของค่าเฉลี่ยรายคู่ระหว่างพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช โดยรวมที่มีที่พักอาศัยต่างกัน

ที่พักอาศัย	\bar{X}	พักอยู่กับพ่อแม่	อยู่หอพัก	พักอยู่กับญาติ
		3.26	3.37	3.37
พักอยู่กับพ่อแม่	3.26	-	.11*	.11*
อยู่หอพัก	3.37	-	-	-
พักอยู่กับญาติ	3.37	-	-	-

จากตารางที่ 4.18 พบว่า เมื่อทดสอบความแตกต่างรายคู่ ระหว่างพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช โดยรวม พบว่า นักศึกษาที่ พักอยู่กับญาติ และอยู่หอพัก มีระดับการปฏิบัติมากกว่านักศึกษาที่พักอยู่กับพ่อแม่ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ส่วนคู่อื่น ๆ ไม่พบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4.19 การเปรียบเทียบความแตกต่าง ของค่าเฉลี่ยรายคู่ระหว่างพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ ที่มีที่พักอาศัยต่างกัน

ที่พักอาศัย	\bar{X}	พักอยู่กับพ่อแม่	อยู่หอพัก	พักอยู่กับญาติ
		3.24	3.40	3.41
พักอยู่กับพ่อแม่	3.24	-	.15*	.16*
อยู่พักหอพัก	3.40	-	-	-
พักอยู่กับญาติ	3.41	-	-	-

จากตารางที่ 4.19 พบว่า เมื่อทดสอบความแตกต่างรายคู่ ระหว่างพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า นักศึกษาที่พักอยู่กับญาติ และอยู่หอพัก มีระดับการปฏิบัติมากกว่านักศึกษาที่พักอยู่กับพ่อแม่ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ส่วนคู่อื่น ๆ ไม่พบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4.20 การเปรียบเทียบความแตกต่าง ของค่าเฉลี่ยรายคู่ระหว่างพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ด้านการรับรู้ ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุที่มีที่พักอาศัยต่างกัน

ที่พักอาศัย	\bar{X}	พักอยู่กับพ่อแม่	อยู่พักหอพัก	พักอยู่กับญาติ
		2.97	3.078	3.12
พักอยู่กับพ่อแม่	2.97	-	.10*	.14*
อยู่พักหอพัก	3.08	-	-	.04
พักอยู่กับญาติ	3.12	-	-	-

จากตารางที่ 4.20 พบว่า เมื่อทดสอบความแตกต่างรายคู่ ระหว่างพฤติกรรมการป้องกัน อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ด้านการรับรู้ ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า นักศึกษาที่พักอยู่กับญาติ และอยู่หอพัก มีระดับการปฏิบัติมากกว่า นักศึกษา ที่พักอยู่กับพ่อแม่ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ส่วนคู่อื่น ๆ ไม่พบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4.21 การเปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา วิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ที่มี ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน

พฤติกรรมการป้องกัน อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์	แหล่งความแปรปรวน	SS	df	MS	f	sig
ด้านความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจร พ.ศ. 2522	ระหว่างกลุ่ม	.949	2	.475	1.743	.177
	ภายในกลุ่ม	82.001	301	.272		
	รวม	82.952	303			
ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ	ระหว่างกลุ่ม	9.10	2	.455	2.445	.088
	ภายในกลุ่ม	56.006	301	.186		
	รวม	56.916	303			
ด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ	ระหว่างกลุ่ม	1.223	2	.612	4.951*	.008
	ภายในกลุ่ม	37.179	301	.124		
	รวม	38.402	303			
ด้านการรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ	ระหว่างกลุ่ม	.300	2	.150	979	.377
	ภายในกลุ่ม	46.137	301	.153		
	รวม	46.437	303			

ตารางที่ 4.21 (ต่อ)

พฤติกรรมกำบัง อุบัติเหตุจากการขับขี่ รถจักรยานยนต์	แหล่งความ แปรปรวน	SS	df	MS	f	sig
ด้านการได้รับคำแนะนำและ ข้อมูลข่าวสาร	ระหว่างกลุ่ม	1.283	2	.642	3.561*	.030
	ภายในกลุ่ม	54.236	301	.180		
	รวม	55.520	303			
รวม	ระหว่างกลุ่ม	.834	2	.417	6.811*	0.01
	ภายในกลุ่ม	18.437	301	.061		
	รวม	19.271	303			

* แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

จากตารางที่ 4.21 พบว่า นักศึกษา ที่มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน มีระดับพฤติกรรมกำบังอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช โดยรวม แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 เป็นไปตามสมมติฐาน สมมติฐานที่ 3

เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ และด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ส่วนด้านความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจร พ.ศ. 2522 ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ และด้านการรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ ไม่พบความแตกต่าง

ผู้วิจัย จึงทำการเปรียบเทียบความแตกต่างของค่าเฉลี่ยรายคู่ ผลการทดสอบพบความแตกต่าง ดังแสดงในตารางที่ 4.22-4.24

ตารางที่ 4.22 การเปรียบเทียบความแตกต่าง ของค่าเฉลี่ยรายคู่ระหว่างพฤติกรรมกำบังอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช โดยรวมที่มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน

ประสบการณ์การขับขี่ รถจักรยานยนต์	\bar{X}	ต่ำกว่า 1 ปี	1-3 ปี	มากกว่า 3 ปี ขึ้นไป
ต่ำกว่า 1 ปี	3.14	-	.17*	.22*
1-3 ปี	3.31	-17	-	.05
มากกว่า 3 ปี ขึ้นไป	3.37	-23	-05	-

จากตารางที่ 4.22 เมื่อทดสอบความแตกต่างรายคู่ ระหว่างพฤติกรรมกำบังอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช โดยรวม พบว่า นักศึกษาที่มี

ประสบการณ์การขับขีรถจักรยานยนต์ มากกว่า 3 ปี ขึ้นไป และ 1-3 ปี มีระดับการปฏิบัติมากกว่า นักศึกษาที่มีประสบการณ์การขับขีรถจักรยานยนต์ ต่ำกว่า 1 ปี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ส่วนคู่อื่น ๆ ไม่พบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4.23 การเปรียบเทียบความแตกต่าง ของค่าเฉลี่ยรายคู่ระหว่างพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุที่มีประสบการณ์การขับขีรถจักรยานยนต์ต่างกัน

ประสบการณ์การขับขีรถจักรยานยนต์	\bar{X}	ต่ำกว่า 1 ปี	1-3 ปี	มากกว่า 3 ปี ขึ้นไป
		2.79	3.04	3.07
ต่ำกว่า 1 ปี	2.79	-	.25*	.28*
1-3 ปี	3.04	-25	-	.02
มากกว่า 3 ปี ขึ้นไป	3.07	-28	-	-

จากตารางที่ 4.23 เมื่อทดสอบความแตกต่างรายคู่ การปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า นักศึกษาที่มีประสบการณ์การขับขีรถจักรยานยนต์ มากกว่า 3 ปี ขึ้นไป และ 1-3 ปี มีระดับการปฏิบัติมากกว่านักศึกษาที่มีประสบการณ์การขับขีรถจักรยานยนต์ ต่ำกว่า 1 ปี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ส่วนคู่อื่น ๆ ไม่พบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตารางที่ 4.24 การเปรียบเทียบความแตกต่าง ของค่าเฉลี่ยรายคู่ระหว่างพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร ที่มีประสบการณ์การขับขีรถจักรยานยนต์ต่างกัน

ประสบการณ์การขับขีรถจักรยานยนต์	\bar{X}	ต่ำกว่า 1 ปี	1-3 ปี	มากกว่า 3 ปี ขึ้นไป
		3.67	3.88	3.95
ต่ำกว่า 1 ปี	3.67	-	.20*	.28*
1-3 ปี	3.88	-20	-	.07
มากกว่า 3 ปี ขึ้นไป	3.95	-28	-07	-

จากตารางที่ 4.24 เมื่อทดสอบความแตกต่างรายคู่ ระหว่างการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร พบว่า นักศึกษาที่มีประสบการณ์การขับขีรถจักรยานยนต์ มากกว่า 3 ปี ขึ้นไป และ 1-3 ปี มีการปฏิบัติ มากกว่านักศึกษามีประสบการณ์การขับขีรถจักรยานยนต์ ต่ำกว่า 1 ปี อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ส่วนคู่อื่น ๆ ไม่พบความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ตอนที่ 5 ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็น และข้อเสนอแนะ เกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกัน
อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิค
นครศรีธรรมราช

ตารางที่ 4.25 ความถี่และร้อยละของข้อเสนอแนะเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่
รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช

ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่ รถจักรยานยนต์	ความถี่	ร้อยละ
1) ด้านความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522		
1.1 วิทยาลัยควรจัดนิทรรศการให้ความรู้ และทำความเข้าใจในตัวกฎหมาย ต่าง ๆ เพิ่มมากขึ้นอีก เพื่อเป็นการสร้างจิตสำนึกความรับผิดชอบต่อสังคม	20	6.25
1.2 วิทยาลัยควรปลูกฝังให้มีความสำคัญ และตระหนักถึงการปฏิบัติตาม กฎหมายอย่างเคร่งครัด ของนักศึกษา	18	5.79
1.3 พ่อแม่ หรือผู้ปกครองต้องให้ความร่วมมือกับวิทยาลัยในการคอยกำกับ ดูแล และสอดส่องแจ้งให้ฝ่ายปกครองรับรู้ถึงพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ของ ลูกหลาน เพราะนักศึกษาจะกลัว และเชื่อฟังครูมากกว่า พ่อแม่ หรือผู้ปกครอง	17	5.30
1.4 รัฐควรบังคับใช้กฎหมายแก่ผู้ที่กระทำความผิด พ.ร.บ.จราจรทางบก อย่าง เคร่งครัด และผู้ที่ถือกฎหมายรวมทั้งบุคคลที่มีชื่อเสียง ซึ่งเป็นบุคคลสาธารณะ ควรปฏิบัติตนให้เป็นตัวอย่างแก่เยาวชน และสังคม	29	9.21
รวม	84	26.55
2) ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ		
2.1 ให้หน่วยงานสาธารณสุขและสถาบันการศึกษามีการจัดกิจกรรม หรือ การณรงค์ประชาสัมพันธ์ ให้ความรู้ นักศึกษาเกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจร ทางบก และพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทั้ง 3 ด้าน ได้แก่ - ด้านการระมัดระวังของผู้ขับขี่ - ด้านการตรวจสภาพรถ และ - ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร เพื่อเสริมสร้างความรู้และความเข้าใจ ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย	25	7.86
2.2 เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรควรละเว้นทัศนคติการต่อผู้ไม่ปฏิบัติตามกฎ จราจรบ้างบางกรณี	20	6.25
2.3 ควรละเว้นทัศนคติการกวัดข้นจับความเร็วในชั่วโมงเร่งด่วน	21	6.52
รวม	66	20.63

ตารางที่ 4.25 (ต่อ)

ข้อเสนอแนะเกี่ยวกับพฤติกรรมกำบังกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์	ความถี่	ร้อยละ
3) ด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ		
3.1 ควรบังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดกับรถที่บรรทุกน้ำหนักเกินที่กฎหมายกำหนด เพราะต้นเหตุที่ทำให้ถนนชำรุดเสียหาย และเป็นอันตรายต่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์	23	6.29
3.2 วิทยาลัยฯ ควรให้ความรู้ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร เช่น การขับขี่ให้ปลอดภัยและถูกกฎจราจรให้นักศึกษาได้รับรู้ประโยชน์ของการใช้หมวกนิรภัย	21	5.66
รวม	44	11.85
4) ด้านการรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ		
4.1 วิทยาลัยฯ ควรมีโครงการตรวจสอบสภาพของรถจักรยานยนต์ของนักศึกษา อย่างน้อย 1 ครั้ง ต่อปี เพื่อให้มั่นใจว่านักศึกษาขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่ชำรุดอยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน	26	8.17
4.2 วิทยาลัยฯ ควรณรงค์สร้างความเข้าใจที่ถูกต้องเกี่ยวกับการดัดแปลงหรือปรับแต่งรถจักรยานยนต์ ซึ่งส่งผลให้เกิดความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มมากขึ้น	20	6.25
4.3 วิทยาลัยฯ ควรจัดอบรมหลักสูตรการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ซึ่งมีเนื้อหาการอบรมครอบคลุมทั้งภาคทฤษฎี และภาคปฏิบัติให้กับนักศึกษาที่ขับขี่รถจักรยานยนต์	22	6.95
รวม	68	21.33
5) ด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร		
5.1 วิทยาลัยฯ ควรมีข่าวประกาศ หรือคำแนะนำเกี่ยวกับป้ายบังคับ ป้ายสัญญาณจราจรต่าง ๆ	19	6.20
5.2 ปลุกฝังให้นักศึกษามีจิตสำนึก และค่านิยมของการขับขี่อย่างปลอดภัย และไม่ประมาท	22	.05
5.3 ให้รางวัล หรือกล่าวชมเชยแก่นักศึกษาที่มีประพฤติปฏิบัติขับขี่อย่างมีวินัย และไม่เคยเกิดอุบัติเหตุ	19	6.20
รวม	60	19.15
รวม	322	99.48

จากตารางที่ 4.25 พบว่า มีข้อเสนอแนะแนวทางส่งเสริมพฤติกรรมกำบังกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช มากที่สุด ได้แก่ ด้านความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อ พบว่า ด้านความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ข้อรัฐควรบังคับใช้กฎหมายแก่ผู้ที่กระทำผิด พ.ร.บ.การจราจร อย่างเคร่งครัด และผู้ที่ถือกฎหมาย รวมทั้งบุคคลที่มีชื่อเสียง ซึ่งเป็นบุคคลสาธารณะควรปฏิบัติตนให้เป็นตัวอย่างแก่เยาวชน และสังคม รองลงมา ได้แก่ ด้านการรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ วิทยาลัยควรมีโครงการตรวจสอบสภาพของรถจักรยานยนต์ของนักศึกษา อย่างน้อย 1 ครั้ง ต่อปี เพื่อให้มั่นใจว่านักศึกษาขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่ชำรุดอยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน ส่วนด้านความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พ่อแม่ หรือผู้ปกครองต้องให้ความร่วมมือกับวิทยาลัยในการคอยกำกับ ดูแล และสอดส่องแจ้งให้ฝ่ายปกครองรับรู้ถึงพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ของลูกหลาน เพราะนักศึกษาจะกลัว และเชื่อฟังครุมากกว่า พ่อแม่ หรือผู้ปกครอง นักศึกษาเสนอน้อยที่สุด



บทที่ 5

สรุปผลการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การศึกษาวิจัย เรื่อง “พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช” ผู้วิจัย ขอนำเสนอสรุปการวิจัย อภิปรายผล และข้อเสนอแนะต่อไป

1. สรุปการวิจัย

1.1 รูปแบบการวิจัย เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ

1.2 วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1.2.1 เพื่อศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช

1.2.2 เพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราชของนักศึกษาที่มีระดับชั้นที่ศึกษา ที่พักอาศัย และประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ แตกต่างกัน

1.2.3 เพื่อเสนอแนะแนวทางส่งเสริมพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช

1.3 ผลการวิจัย

การศึกษาวิจัย เรื่อง พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช สรุปผลการวิจัย ดังนี้

1.3.1 ปัจจัยส่วนบุคคลของนักศึกษา ดังนี้

1) ระดับการศึกษา พบว่า นักศึกษาที่มีการศึกษาระดับ ปวส. 1. มีจำนวนมากที่สุด คือ 84 คน คิดเป็นร้อยละ 27.63 รองลงมา ได้แก่ ระดับ ปวส. 2 จำนวน 79 คน คิดเป็นร้อยละ 25.98 และนักศึกษา ที่มีระดับการศึกษา ปวช. 1 จำนวน 45 คน คิดเป็นร้อยละ 14.81

2) ที่พักอาศัย พบว่า นักศึกษา ที่อยู่หอพัก มีจำนวนมากที่สุด คือ 144 คน คิดเป็นร้อยละ 47.37 รองลงมา ได้แก่ นักศึกษา ที่พักอยู่กับพ่อแม่ จำนวน 130 คน คิดเป็นร้อยละ 42.76 และนักศึกษา พักอยู่กับญาติ น้อยที่สุด จำนวน 30 คน คิดเป็นร้อยละ 9.87

3) ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า นักศึกษาที่มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ 1-3 ปี มากที่สุด จำนวน 180 คน คิดเป็นร้อยละ 59.22 รองลงมา ได้แก่ นักศึกษาที่มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ มากกว่า 3 ปี ขึ้นไป จำนวน 106 คน คิดเป็นร้อยละ 34.86 และนักศึกษา ที่มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์น้อยกว่า 1 ปี จำนวน 18 คน คิดเป็นร้อยละ 5.92

1.3.2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช โดยรวมอยู่ในระดับปานกลาง ($\bar{X} = 3.32$)

เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X} = 3.89$) รองลงมา ได้แก่ ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ย ($\bar{X} = 3.33$) ส่วนด้านความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจร พ.ศ. 2522 มีค่าเฉลี่ยน้อยต่ำ ($\bar{X} = 3.03$)

เมื่อพิจารณาเป็นรายข้อแต่ละด้าน พบว่า ด้านความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจร พ.ศ. 2522 ข้อหลีกเลี่ยงที่จะขับซี้รถจักรยานยนต์ย้อนศร มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X} = 3.28$) ส่วนด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ ข้อการขับด้วยความเร็วตามกฎหมายกำหนดทำให้ถึงที่หมายช้า มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X} = 3.46$) ด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ข้อการขับด้วยความเร็วสูงมีผลทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย ($\bar{X} = 3.20$) ด้านการรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ ข้อได้พักผ่อนอย่างเพียงพอก่อนออกเดินทางไกล ๆ ($\bar{X} = 3.46$) และด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร ข้อหลีกเลี่ยงที่จะตัดแปลงท่อไอเสียให้มีเสียงดัง ($\bar{X} = 3.32$)

1.3.3 พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซี้รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช โดยรวมจำแนกตามระดับชั้นการศึกษาที่פקอาศัย และประสบการณ์การขับซี้รถจักรยานยนต์

1) ระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซี้รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช โดยรวม จำแนกตามระดับชั้นการศึกษา อยู่ในระดับปานกลาง ได้แก่ ระดับ ปวช. 1, ปวช. 2, ปวช. 3, ปวส. 1 และ ปวส.2 ดังนี้ ($\bar{X} = 3.07$) ($\bar{X} = 3.35$) ($\bar{X} = 3.36$) ($\bar{X} = 3.80$) และ ($\bar{X} = 3.36$) ตามลำดับชั้น

เมื่อพิจารณาระดับชั้นที่ศึกษา พบว่า นักศึกษาชั้น ปวช. 1 ด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X} = 3.68$) รองลงมา ได้แก่ ด้านการรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ย ($\bar{X} = 3.07$) และด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ($\bar{X} = 2.81$)

ระดับชั้น ปวช.2 ด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X} = 3.93$) รองลงมา ได้แก่ ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ และด้านการรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ยเท่ากัน ($\bar{X} = 3.39$) และด้านความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจร พ.ศ. 2522 มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ($\bar{X} = 3.01$)

ระดับชั้น ปวช.3 ด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X} = 3.68$) รองลงมา ได้แก่ ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ย ($\bar{X} = 3.41$) และด้านความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจร พ.ศ. 2522 มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ($\bar{X} = 3.06$)

ระดับชั้น ปวส.1 ด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X} = 3.95$) รองลงมา ได้แก่ ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ย ($\bar{X} = 3.39$) และด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ($\bar{X} = 3.08$)

ระดับชั้น ปวส. 2 ด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X} = 3.93$) รองลงมา ได้แก่ ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ย ($\bar{X} = 3.34$) และด้านความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจร พ.ศ. 2522 มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ($\bar{X} = 3.07$)

2) ระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของ นักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช โดยรวมจำแนกตามที่พักอาศัย พบว่า อยู่ในระดับปานกลาง โดยนักศึกษาที่พักอยู่หอพัก กับนักศึกษาที่พักอยู่ญาติ มีค่าเฉลี่ยระดับการปฏิบัติมากที่สุดเท่ากัน ($\bar{X} = 3.37$) และนักศึกษาที่พักอยู่กับพ่อแม่ มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ($\bar{X} = 3.26$)

เมื่อพิจารณาเป็นรายกลุ่ม พบว่า นักศึกษาที่พักอยู่กับพ่อแม่ มีระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X} = 3.84$) รองลงมา ได้แก่ ด้านการรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ย ($\bar{X} = 3.26$) และด้านความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจร พ.ศ. 2522 และด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ยต่ำสุดเท่ากัน ($\bar{X} = 2.97$)

นักศึกษาที่อยู่หอพัก มีระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X} = 3.92$) รองลงมา ได้แก่ ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ย ($\bar{X} = 3.40$) ส่วนด้านความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจร พ.ศ. 2522 มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ($\bar{X} = 3.07$)

นักศึกษาที่อยู่กับญาติ มีระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X} = 3.94$) รองลงมา ได้แก่ ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ย ($\bar{X} = 3.41$) ส่วนด้านความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจร พ.ศ. 2522 มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ($\bar{X} = 3.10$)

3) ระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของ นักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช โดยรวม จำแนกตามระดับ ประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับปานกลาง โดยนักศึกษาที่มีประสบการณ์ มากกว่า 3 ปี ขึ้นไปมีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X} = 3.37$) รองลงมา ได้แก่ นักศึกษาที่มีประสบการณ์ 1-3 ปี มีค่าเฉลี่ย ($\bar{X} = 3.31$) และนักศึกษาที่มีประสบการณ์ ต่ำกว่า 1 ปี มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ($\bar{X} = 3.14$)

เมื่อพิจารณาเป็นรายกลุ่ม พบว่านักศึกษาที่มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ ต่ำกว่า 1 ปี มีระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของ นักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X} = 3.67$) รองลงมา ได้แก่ ด้านการรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ย ($\bar{X} = 3.23$) และ ด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ($\bar{X} = 2.79$)

นักศึกษาที่มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ 1-3 ปี มีระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X} = 3.88$) รองลงมา ได้แก่ ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ย ($\bar{X} = 3.33$) และ ด้านความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจร พ.ศ. 2522 มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ($\bar{X} = 3.01$)

นักศึกษาที่มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ มากกว่า 3 ปี ขึ้นไป มีระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช

ด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร มีค่าเฉลี่ยสูงสุด ($\bar{X} = 3.95$) รองลงมา ได้แก่ ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ย ($\bar{X} = 3.37$) และ ด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ มีค่าเฉลี่ยต่ำสุด ($\bar{X} = 3.07$)

1.3.4 ผลการเปรียบเทียบระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ที่มีระดับชั้นการศึกษา ที่พักอาศัย และประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ ต่างกัน

นักศึกษา ที่มีระดับชั้นที่ศึกษา ต่างกัน มีระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา โดยรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 เป็นไปตามสมมติฐานที่ 1

เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ ด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ด้านการรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ และด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

นักศึกษาที่มีพักอาศัย ต่างกัน มีระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช โดยรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 เป็นไปตามสมมติฐาน เป็นไปตามสมมติฐาน สมมติฐานที่ 2

เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ และด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ส่วนด้านความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจร พ.ศ. 2522 ด้านการรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ และด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร ไม่พบความแตกต่าง

นักศึกษาที่มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน มีระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช โดยรวมแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 เป็นไปตามสมมติฐาน สมมติฐานที่ 3

เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน พบว่า ด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ และด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ส่วนด้านความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจร พ.ศ. 2522 ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ และด้านการรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ ไม่พบความแตกต่าง

1.3.5 ผลการวิเคราะห์ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ดังนี้

1) ด้านความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 รัฐควรบังคับใช้กฎหมายแก่ผู้ที่กระทำผิด พ.ร.บ.จราจรทางบก อย่างเคร่งครัด และผู้ที่ถือกฎหมายรวมทั้งบุคคลที่มีชื่อเสียง ซึ่งเป็นบุคคลสาธารณะควรปฏิบัติตนให้เป็นตัวอย่างแก่เยาวชน และสังคม

2) ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ ควรละเว้นทัศนคติการกดขี่จับความเร็วในชั่วโมงเร่งด่วน

- 3) ด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ
บังคับใช้กฎหมายอย่างเคร่งครัดกับรถที่บรรทุกน้ำหนักเกินที่กฎหมายกำหนด เพราะต้นเหตุที่ทำให้ถนนชำรุดเสียหาย และเป็นอันตรายต่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์
- 4) ด้านการรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ
วิทยาลัยควรมีโครงการตรวจสอบสภาพของรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาอย่างน้อย 1 ครั้ง ต่อปี เพื่อให้มั่นใจว่านักศึกษาขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่ชำรุดอยู่ในสภาพพร้อมใช้งาน
- 5) ด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร
ปลูกฝังให้นักศึกษามีจิตสำนึก และค่านิยมของการขับขี่อย่างปลอดภัย และไม่ประมาท

2. อภิปรายผล

ผลจากการศึกษาวิจัย เรื่อง “พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช” ผู้วิจัย ได้นำผลที่พบจากการวิจัยมาอภิปรายเชื่อมโยงกับทฤษฎีแนวคิด และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องในประเด็น ดังต่อไปนี้

2.1 ระดับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช โดยรวม อยู่ในระดับปานกลาง แสดงให้เห็นว่านักศึกษาที่กำลังศึกษาที่วิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ได้รับการส่งเสริมจากวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช จากภาครัฐ จากครอบครัว และจากองค์กรต่าง ๆ ที่ช่วยกันรณรงค์เกี่ยวกับการขับขี่อย่างปลอดภัย และตัวนักศึกษาเองก็มีความตื่นตัว และตระหนักที่จะป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ **ศุภรัตน์ วรสุข (2551)** ได้ทำการศึกษาเรื่อง การศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของประชาชนในเขตพื้นที่ตำบลแสนสุข ผลการศึกษา พบว่า ประชาชนมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ โดยภาพรวม อยู่ในระดับดี โดยมีค่าเฉลี่ยของคะแนน เท่ากับ 2.58 พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุที่อยู่ในระดับดีที่สุด คือ เคยฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร (ฝ่าไฟแดง) รองลงมาคือ เคยขับรถจักรยานยนต์ในบริเวณที่ห้ามจอด (ขาวแดง) ส่วนพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุที่ต่ำที่สุด คือ ให้คนนั่งซ้อนท้ายสวมหมวกนิรภัย ประชาชนส่วนใหญ่มีทัศนคติเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยภาพรวมค่อนข้างดี โดยมีค่าเฉลี่ยของคะแนน เท่ากับ 3.23 ทัศนคติเกี่ยวกับการสวมหมวกนิรภัยที่อยู่ในระดับทัศนคติที่ดีที่สุด คือ การสวมหมวกนิรภัยให้พอดีกับศีรษะ รองลงมาคือ ควรสวมหมวกนิรภัยทุกครั้งที่มีการขับขี่รถจักรยานยนต์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของประชาชนในเขตพื้นที่ตำบลแสนสุข

2.2 ผลการเปรียบเทียบพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช

2.2.1 ระดับชั้นที่ศึกษาต่างกัน โดยรวม พบว่า นักศึกษาที่มีระดับชั้นที่ศึกษา ปวส. 1 ปวส. 2 ปวช. 3 และปวช. 2 มีการปฏิบัติมากกว่า นักศึกษา ระดับชั้นที่ศึกษา ปวช. 1 อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

2.2.2 ที่มีที่อยู่อาศัยต่างกัน โดยรวมพบว่า นักศึกษาที่พักอยู่กับญาติ และอยู่หอพัก มีระดับการปฏิบัติมากกว่า นักศึกษาที่พักอยู่กับพ่อแม่ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

2.2.3 ที่มีประสบการณ์การขับขีรถจักรยานยนต์ต่างกัน โดยรวม แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน สามารถนำมาอภิปรายผลการวิจัยได้ ดังนี้

1) ด้านความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจร พ.ศ. 2522 ทั้งนี้อภิปรายผล ได้ว่า นักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช มีความรู้ ความเข้าใจ และปฏิบัติตามกฎหมายที่ได้บัญญัติไว้ อย่างเคร่งครัด เนื่องจากผู้บริหารวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช อาจารย์ฝ่ายปกครอง และผู้เกี่ยวข้องฝ่ายต่าง ๆ รวมทั้งฝ่ายเจ้าหน้าที่ตำรวจได้ร่วมมือกันรณรงค์ จัดอบรมให้ความรู้แก่นักศึกษาเกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจร พ.ศ. 2522 หลักการเบื้องต้นของกฎหมายเกี่ยวกับการจราจร ซึ่งต่างกับงานวิจัยของ **ฤชา เนตรวิชัย (2550)** ได้ทำการศึกษาเรื่อง พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยการอาชีพเกาะคา จังหวัดลำปาง พบว่า พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ โดยภาพรวม อยู่ในระดับปานกลาง

2) ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ อยู่ในระดับปานกลาง ทั้งนี้อภิปรายผล ได้ว่า นักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช มีการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ จะมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ เนื่องจากการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ นำไปสู่การปรับเปลี่ยนพฤติกรรม ส่งผลให้บุคคลเกิดการปรับตัว หรือตอบสนองกิจกรรมอันพึงประสงค์ ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของ **วรรณมา อังสิทธิพูนพร (2543)** ศึกษาวิจัยเรื่องพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้าง อำเภอเมือง จังหวัดนครปฐม พบว่า ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์รับจ้างที่มีระดับการศึกษา ต่างกัน เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุในการขับขีรถจักรยานยนต์ แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

3) ด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า นักศึกษามีระดับการปฏิบัติ พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ อยู่ในระดับปานกลาง ทั้งนี้อภิปรายผล ได้ว่า ซึ่งการรับรู้ความรุนแรงต่อการเกิดอุบัติเหตุในแต่ละบุคคลนั้นเป็นการกระตุ้นให้บุคคลเกิดความกลัว ตระหนัก และถ้าเป็นการรับรู้ที่ปราศจากความช่วยเหลือ ยิ่งทำให้บุคคลเกิดความตระหนักเพิ่มมากขึ้น และสามารถรับรู้ได้ถึงความรุนแรงในการเกิดอุบัติเหตุ ซึ่งสอดคล้องกับงานศึกษาวิจัยของ **อลิสสา จันทร์เรือง (2545) ดาวณา บุญวาล (2558) ตรีอมร วิสุทธิศิริ (2556)** ได้ศึกษาวิจัย เรื่อง ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคจังหวัดสุพรรณบุรี มีการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ อยู่ในระดับมาก ในการศึกษาครั้งนี้ พบว่า กลุ่มตัวอย่างที่ศึกษาเห็นด้วยว่า ผลกระทบจากการเกิดอุบัติเหตุทางด้านเศรษฐกิจ สังคม และตัวผู้ประสบอุบัติเหตุ จากผลการศึกษา นั้น ทำให้นักศึกษาได้ตระหนัก และรับรู้ถึงความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ อยู่ในระดับมาก อีกทั้งในกลุ่ม นักศึกษาคณะพยาบาลศาสตร์ มีการเรียนการสอนที่มีเนื้อหาเกี่ยวกับวิทยาศาสตร์ สุขภาพ เช่น วิชา พฤติกรรมสุขภาพ ทฤษฎีพฤติกรรมสุขภาพ การพยาบาลผู้ใหญ่ และผู้สูงอายุ การฝึกปฏิบัติงานในหอผู้ป่วย ที่ต้องให้การพยาบาลผู้ป่วยที่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุทางรถจักรยานยนต์ล้วนแล้วแต่เป็นสาเหตุให้นักศึกษาพยาบาลรับรู้ถึงความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ อยู่ในระดับมาก

4) ด้านการรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ พบว่า นักศึกษา มีระดับการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ด้านการรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ อยู่ในระดับปานกลาง ทั้งนี้สามารถอภิปรายผล ได้ว่า พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช แม้ว่าปัญหาอุบัติเหตุจราจรว่าเป็นปัญหาสาธารณสุขที่สำคัญของประเทศไทย อันมีผลจากความสะดวกของถนนหนทาง ความรวดเร็วของยานพาหนะจึงส่งผลต่ออุบัติเหตุการณในการเกิดอุบัติเหตุเพิ่มขึ้น โดยเฉพาะอย่างยิ่งการจราจรทางบกที่มีการใช้รถจักรยานยนต์ในกลุ่มวัยรุ่น จะเห็นได้ว่าสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรเกิดจากการขับรลย้อนคร ดิ่มสุราแล้วขับขี่ การขับรลเร็ว การขับรลโดยประมาท ขาดการบำรุงรักษา ยานพาหนะ แต่เป็นที่น่าสังเกตว่าผลการศึกษาคั้งนี้ นักศึกษามีแนวโน้มของการมีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ในด้านการขับขี่ปลอดภัย เช่น การสวมหมวกนิรภัยที่มีคุณภาพทำให้มีความปลอดภัยสูงแม้เกิดอุบัติเหตุ การหมั่นตรวจเช็คสภาพรถอยู่เสมอทำให้เกิดความมั่นใจในขณะขับขี่ ส้ารวจเส้นทางหรือติดตามข่าวคราวทางโซเชียล ต่าง ๆ เพื่อความปลอดภัยในการเดินทางผลมาจากการรับข้อมูล ข่าวสารอุบัติเหตุจราจร ส่วนใหญ่เคยรับทราบข่าวสารมากกว่าร้อยละ 90 ซึ่งเป็นผลดีต่อผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ซึ่งนำไปสู่การมีพฤติกรรมที่ดีในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรในระยะยาวต่อไป

5) ด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร พบว่า ระดับการปฏิบัติพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร อยู่ในระดับปานกลาง ทั้งนี้อภิปรายผลได้ว่า นักศึกษาได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสารการขับขี่ให้ปลอดภัย และถูกกฎจราจรจากสื่อวิทยุ โทรทัศน์ อินเทอร์เน็ต แผ่นพับ หนังสือพิมพ์ ได้เรียนรู้จากการเรียนในห้องเรียน การจัดอบรมของฝ่ายพัฒนานักศึกษาเพื่อให้ความรู้เรื่องการขับขี่ที่ปลอดภัย การจัดกิจกรรมรณรงค์ป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจร ในการใช้รถใช้ถนน และแผ่นป้ายประชาสัมพันธ์ของหน่วยราชการ ด้วยเหตุนี้จึงทำให้นักศึกษาได้รับสร้างสำนึกพฤติกรรมที่ถูกต้องซึ่งสอดคล้องกับงานศึกษาวิจัยของ **บุปผา ทิมสุนทร (2542)** ได้ทำการศึกษาวิจัย เรื่อง พฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา นักศึกษาที่มีเพศต่างกันมี ความรู้ เจตคติ และการปฏิบัติเกี่ยวกับความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

3. ข้อเสนอแนะ

3.1 ข้อเสนอแนะนำผลจากการวิจัยไปใช้

การศึกษาวิจัย เรื่อง การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช นักศึกษาได้ให้ข้อเสนอแนะมากที่สุดคือ ด้านความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจร พ.ศ. 2522 กับการบังคับใช้กฎหมายของเจ้าหน้าที่รัฐควรบังคับใช้กฎหมายแก่ผู้ที่กระทำผิด พระราชบัญญัติการจราจร พ.ศ. 2522 อย่างเคร่งครัด และผู้ที่ถือกฎหมายรวมทั้งบุคคลที่มีชื่อเสียง ซึ่งเป็นบุคคลสาธารณะควรปฏิบัติตนให้เป็นตัวอย่างแก่เยาวชน และสังคม พ่อแม่ หรือผู้ปกครองต้องให้ความร่วมมือกับวิทยาลัยในการคอยกำกับ ดูแล และสอดส่องแจ้งให้ฝ่าย

ปกครองรับรู้ถึงพฤติกรรมเสี่ยงในการขับขี่ของลูกหลาน เพราะนักศึกษาจะกลัว และเชื่อฟังครมากกว่าพ่อแม่ หรือผู้ปกครอง

3.2 ข้อเสนอแนะในการทำวิจัยครั้งต่อไป

ผลจากการศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ผู้วิจัยขอเสนอแนะการวิจัย ครั้งต่อไป ดังนี้

ปัจจัยก่อให้เกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถ ได้แก่ ความประมาทของผู้ใช้รถ รวมทั้งผู้ร่วมทาง ปัจจัยด้านคน ยานพาหนะขาดการซ่อมบำรุง สภาพถนนชำรุด และผู้ขับขี่ขาดความชำนาญ ซึ่งพบว่าพฤติกรรมที่ไม่เหมาะสม ได้แก่ การขับเร็ว เมาแล้วขับ ขับรถหวาดเสียว ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร การบาดเจ็บ และการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร โดยเฉพาะอย่างยิ่งในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยมีสาเหตุจากพฤติกรรมที่เสี่ยงต่อความไม่ปลอดภัย เช่น การขับขี่ในขณะที่อายุยังน้อย ขับขี่โดยไม่มีใบอนุญาต และไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรอย่างเคร่งครัด รวมทั้งประเด็นเยาวชนที่มีสภาพของครอบครัวต่างกัน จะมีพฤติกรรมการป้องกันการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกันอย่างไร



บรรณานุกรม



บรรณานุกรม

- กาญจน์ยี่ ดำนาคแก้ว. (2551). *ลักษณะของการบาดเจ็บจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ในตำนาน เรื่องอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์*. (ครั้งที่ 2). ขอนแก่น : ขอนแก่นการพิมพ์.
- กุลวดี แขงวา. (2553). *พฤติกรรมความปลอดภัยในการขับซึ่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี. (วิทยานิพนธ์ศึกษาศาสตร์มหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์). สาขาวิชาสุศึกษา. มหาวิทยาลัยราชภัฏเพชรบุรี, เพชรบุรี.*
- กรมสนับสนุนบริการสุขภาพ. (2546). *มติทางสังคม วัฒนธรรม ของพฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัย. นนทบุรี : กองสุศึกษา กรมสนับสนุนบริการสุขภาพ กระทรวงสาธารณสุข.*
- กรมควบคุมโรค. (2553). *ข้อเสนอแนะเพื่อความปลอดภัยในการเดินทางช่วงเทศกาลสงกรานต์ พ.ศ. 2553 ประเด็น : พฤติกรรมเสี่ยงและการประเมินผลการดำเนินงานควบคุมป้องกัน อุบัติเหตุบนท้องถนน. รายงานการเฝ้าระวังทางระบาดวิทยาประจำสัปดาห์. 41(9), 129-132.*
- เกรียงศักดิ์ หลิวจันทร์พัฒนา และคณะ. (2542). *ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคหาดใหญ่ จังหวัดสงขลา. สงขลานครินทร์ เวชสาร. มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์, 17(2), 125-131.*
- คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ. (2553). *การป้องกันอุบัติเหตุจากภัยจราจร. คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ. กรุงเทพมหานคร.*
- จุลจิรา มีพรหม. (2553). *ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ ของนิสิตมหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์ วิทยาเขตเฉลิมพระเกียรติจังหวัดสกลนคร. (วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, กรุงเทพฯ.*
- ชูดา จิตพิทักษ์. (2549). *พฤติกรรมศาสตร์เบื้องต้น*. (ครั้งที่พิมพ์ 2). กรุงเทพมหานคร : สารมวลงน.
- ธานินทร์ ศิลป์จารุ. (2550). *การวิจัยและวิเคราะห์ข้อมูลทางสถิติด้วย SPSS ทุกเวอร์ชัน. กรุงเทพมหานคร : วีอินเตอร์ พริ้นท์.*
- นิภา เมธาวิชัย. (2543). *วิทยาการวิจัย*. กรุงเทพมหานคร : สถาบันราชภัฏธนบุรี.
- นภาพร สังข์กระแสด. (2546). *ผลการเตรียมมารดา เรื่องเพศศึกษาต่อความรู้ เจตคติและการสอน เพศศึกษา บุตรสาววัยรุ่นตอนต้น. (ปริญญานิพนธ์พยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยขอนแก่น, ขอนแก่น.*
- นฤชา เนตรวิชัย. (2550). *พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษา วิทยาลัยการอาชีพเกาะคา จังหวัดลำปาง. (การค้นคว้าอิสระพยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, เชียงใหม่.*

- นราณูช อุปถัมภ์. (2548). *การรับรู้ประโยชน์ การรับรู้อุปสรรค การรับรู้สมรรถนะของตนเองและพฤติกรรมกรรมการขับขี้อปอดภัยของผู้ที่ได้รับบาดเจ็บและผู้ที่ไม่ได้รับบาดเจ็บจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์*. (วิทยานิพนธ์ปริญญาพยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยสงขลานครินทร์, สงขลา.
- บุญชม ศรีสะอาด. (2537). *การพัฒนาการสอน*. กรุงเทพมหานคร : สุวีริยาสาส์น.
- ประภา นัครา. (2539). *พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ในจังหวัดภูเก็ต*. (วิทยานิพนธ์ปริญญาสังคมสงเคราะห์ศาสตรมหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์). กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยมหิดล. (ถ่ายเอกสาร).
- ปภัสสร พรวัฒนา. (2548). *พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจาก การขับขี้อปอดภัยของครอบครัวผู้ป่วยที่ประสบอุบัติเหตุจากการขับขี้อปอดภัยจากโรงพยาบาลนครนายก*. (วิทยานิพนธ์ปริญญาพยาบาลศาสตรมหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์, กรุงเทพฯ.
- ปราชนีย์ บุญยวงศ์วิโรจน์ และคณะ (2547). *การขับเคลื่อนงานสาธารณสุขมูลฐานให้คนไทยมีสุขภาพดีถ้วนหน้าในปี พ.ศ. 2558*. นนทบุรี : สำนักงานสาธารณสุขและประชาสัมพันธ์ กระทรวงสาธารณสุข.
- แผนงานสนับสนุนการป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด. (2555). *รายงานสถานการณ์ความปลอดภัยทางถนนประเทศไทยปี 2555*. ขอนแก่น : ขอนแก่นการพิมพ์.
- พนม เกตุมาน. (2550). *ปัญหาพฤติกรรมวัยรุ่น*. สืบค้นวันที่ 10 ตุลาคม 2553 เข้าถึงได้จาก http://www.psychclin.co.th/new_page_56.htm.
- พิชญา พุทธิสิมมา. (2552). *ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมนิสิตมหาวิทยาลัยนเรศวรตามนโยบายขับขี้อปอดภัย*. (การศึกษาค้นคว้าด้วยตนเองรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยนเรศวร, พิษณุโลก.
- ภัทรพล อาจเมือง. (2552). *ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี้อปอดภัยของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลายจังหวัดร้อยเอ็ด*. (วิทยานิพนธ์ปริญญาสาธารณสุขศาสตรมหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยราชภัฏอุบลราชธานี, อุบลราชธานี.
- พิชณู อภิสมจารย์โยธิน. (2550). *การศึกษาผลการดำเนินงานโครงการส่งเสริมทักษะทางสังคม Hail Trip*. กรุงเทพมหานคร : คณะแพทยศาสตร์ศิริราชพยาบาล มหาวิทยาลัยมหิดล.
- ไพบูลย์ สุริยะวงศ์ไพศาล และวิชัยเอก พลากร. (2546). *ตำราาระบาดวิทยาอุบัติเหตุจราจร*. กรุงเทพมหานคร : โฮลิสติก พับลิชชิ่ง.
- เพ็ญพิไล ฤทธาคณานนท์. (2550). *พัฒนาการมนุษย์*. กรุงเทพมหานคร : ธรรมดาเพรส.
- พรพิมล เจียมนาคินทร์. (2539). *พัฒนาการวัยรุ่น*. พิมพ์ลักษณ์. กรุงเทพมหานคร : คอมพิวเตอร์.
- พวงรัตน์ ทวีรัตน์. (2548). *วิธีการวิจัยทางพฤติกรรมศาสตร์และสังคมศาสตร์*. (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพมหานคร : มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒประสานมิตร.

- มงคล มุลพงษ์. (2553). รูปแบบการส่งเสริมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยของเยาวชนในประเทศไทยและสาธารณรัฐประชาธิปไตยประชาชนลาว. (ปรัชญาดุษฎีบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยราชภัฏเลย, จังหวัดเลย.
- โยธิน ศันสนยุท และคณะ. (2533). จิตวิทยา. กรุงเทพมหานคร : ศูนย์ส่งเสริมวิชาการ.
- ล้วน สายยศ และอังคณา สายยศ. (2540). เทคนิคทางการวิจัยทางการศึกษา. กรุงเทพมหานคร : สุวีริยาสาส์น.
- วรภรณ์ ตระกูลสถิตย์. (2543). จิตวิทยาการปรับตัว. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์ศูนย์ส่งเสริมวิชาการ.
- วัลย์พร สกกุลพอง. (2551). การศึกษาพฤติกรรมการจัดการขยะมูลฝอยของประชาชนในเขตเทศบาลเมืองมาบตาพุด จังหวัดระยอง. (วิทยานิพนธ์ปริญญารัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยบูรพา, ชลบุรี.
- วินัส ศรีศักดิ์. (2545). พฤติกรรมครอบครัวที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมทางอารมณ์ของวัยรุ่นในศูนย์บำบัดรักษาเสพติภาคเหนือ จังหวัดเชียงใหม่. (วิทยานิพนธ์ปริญญาศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยเชียงใหม่, เชียงใหม่.
- ศาศวัต ภูริภัสสรกุล. (2550). การใช้ผิวทางแบบมีสี (Colored Pavement) เพื่อกระตุ้นเตือนให้ผู้ขับขี่ลดความเร็วเมื่อเข้าสู่เขตชุมชน. กรมทางหลวงชนบท.
- ศิริกุล อิศรานุรักษ์ และปราณีสุทธิสุนทร. (2550). การอบรมเลี้ยงดู. (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก [http : //www.aihd.mahidol.ac.th.www.thai/Publication/vo.15, no.1](http://www.aihd.mahidol.ac.th.www.thai/Publication/vo.15, no.1) (16 กันยายน 2551)
- ศรีเรือน แก้วกังวาน. (2545). จิตวิทยาพัฒนาการทุกช่วงวัย. กรุงเทพมหานคร : สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ศุภรัตน์ วรสุข. (2551). การศึกษาพฤติกรรมกำบังกัอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของประชาชนในเขตพื้นที่ตำบลแสนสุข. (การศึกษาค้นคว้าด้วยตนเองรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยบูรพา, ชลบุรี.
- สุชา จันทนเอม. (2536). จิตวิทยาพัฒนาการ. (พิมพ์ครั้งที่ 3). กรุงเทพมหานคร: ไทยวัฒนาพานิช.
- สุวณีย์ กุณอก. (2548). ความเชื่อด้านสุขภาพและพฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรของคนวัยทำงานที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดนครราชสีมา. (วิทยานิพนธ์การศึกษามหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยมหาสารคาม, มหาสารคาม.
- สมศรี ประเสริฐวงษ์. (2541). การอบรมเลี้ยงดู. (ออนไลน์) เข้าถึงได้จาก : [http : //e-book.ramedu le-book/h/lde 323](http://e-book.ramedu le-book/h/lde 323). (16 กันยายน 2551).
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2542). รายงานประจำปี 2541. กรุงเทพมหานคร : โรงพิมพ์ตำรวจ.
- _____. (2555). สถิติอุบัติเหตุจราจร. สืบค้นเมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม 2559 จาก <http://www.statistic.ftp.police.go.th>.
- สำนักนโยบายและแผนงานสาธารณสุข.(2558). ข้อมูลสถิติ. สืบค้นเมื่อวันที่ 9 กรกฎาคม 2559 จาก <http://www.bph.moph.go.th>.

สำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง. (2557). อุบัติเหตุบนทางหลวง 2557. รายงานประจำปี.

กรมทางหลวง : กระทรวงคมนาคม.

อัญชณา แจ่มแสงทอง. (2554). ปัจจัยส่วนบุคคลและปัจจัยด้านครอบครัวที่มีผลต่อพฤติกรรมป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของเด็ก นักเรียนมัธยมศึกษาในเขตเทศบาลเมืองจันทบุรี. (วิทยานิพนธ์ปริญญาโทศึกษาศาสตร์มหาบัณฑิต ไม่ได้ตีพิมพ์). มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, นนทบุรี.

อดิศักดิ์ ผลิตผลการพิมพ์. (2547). การจัดการความรู้จากชุดโครงการวิจัยเพื่อสร้างเสริมความปลอดภัยและป้องกันการบาดเจ็บในเด็กศูนย์นโยบายสาธารณะ. กรุงเทพมหานคร : โรงพยาบาลรามาธิบดี.



ภาคผนวก



ภาคผนวก ก

รายนามผู้ทรงคุณวุฒิตรวจสอบเครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย



ภาคผนวก ข

หนังสือขอความอนุเคราะห์เป็นผู้เชี่ยวชาญตรวจสอบเครื่องมือวิจัย





ที่ อว 0602.217/ฉ.1291

สาขาวิชามนุษยนิเวศศาสตร์
มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมศาสตร์
ตำบลบางพูด อำเภอปากเกร็ด
จังหวัดนนทบุรี 11120

21 ธันวาคม 2562

เรื่อง ขอเรียนเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิพิจารณาเครื่องมือการวิจัย

เรียน ผู้อำนวยการวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. โครงร่างวิทยานิพนธ์
2. แบบสอบถาม จำนวน 1 ชุด

ด้วย นายพงษ์พิศภูมิ ราษฎร์ รหัสประจำตัวนักศึกษา 2567010217 นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา หลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต วิชาเอกการพัฒนาคอปรือและสังคม สาขาวิชามนุษยนิเวศศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมศาสตร์ ได้รับอนุมัติให้ทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ตามแบบสอบถามที่แนบมาด้วยนี้ โดยมี รองศาสตราจารย์ ดร.รัชนิกร ไชติชัยสถิตย์ เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

การจัดทำวิทยานิพนธ์เรื่องดังกล่าว นักศึกษาได้จัดทำเครื่องมือที่จะเก็บรวบรวมข้อมูล และได้รับความเห็นชอบเบื้องต้นจากอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์แล้ว แต่เพื่อให้เครื่องมือที่จัดทำนั้นมีการตรวจสอบคุณภาพให้ด้านความครอบคลุมเนื้อหา การใช้ภาษา และสอดคล้องกับกระบวนการวิจัย สาขาวิชามนุษยนิเวศศาสตร์ จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านในฐานะผู้ทรงคุณวุฒิท่านนี้ หากได้โปรดพิจารณาตรวจสอบคุณภาพ และให้ความคิดเห็นเพื่อการปรับปรุงเครื่องมือการวิจัยของนักศึกษาดังกล่าวด้วย สำหรับรายละเอียดอื่น ๆ นักศึกษาติดต่อให้รายละเอียดต่อไป

สาขาวิชา หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านเป็นอย่างดี จึงขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์ ดร.รัชนิกร ไชติชัยสถิตย์)

ประธานกรรมการประจำสาขาวิชามนุษยนิเวศศาสตร์

โทร. 0-2503-3573

โทรสาร 0 2503-3639



ที่ อว ๐602.21/๑1211

สาขาวิชามนุษยนิเวศศาสตร์
มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมศาสตร์
ตำบลบางพูด อำเภอปากเกร็ด
จังหวัดนนทบุรี 11120

)A ธันวาคม 2562

เรื่อง ขอเรียนเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิพิจารณาเครื่องมือการวิจัย

เรียน ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.ไพรัตน์ นิยมเทศ

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. โครงการวิทยานิพนธ์
2. แบบสอบถาม จำนวน 1 ชุด

ด้วย นายแพทย์ศิริพงษ์ ช่างชุ่ย รหัสประจำตัวนักศึกษา 2567000217 นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา หลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต วิชาเอกการพัฒนาศรณคดีวิและสังคม สาขาวิชามนุษยนิเวศศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมศาสตร์ ได้รับอนุมัติให้ทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง การศึกษาปัจจัยที่ส่งผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคศรีธรรมราช ตามแบบสอบถามที่แนบมาด้วยนี้ โดยมี รองศาสตราจารย์ ดร.รัชนิกร โชติชัยสดีชัย เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

การจัดทำวิทยานิพนธ์เรื่องดังกล่าว นักศึกษาได้จัดทำเครื่องมือที่จะเก็บรวบรวมข้อมูล และได้รับความเห็นชอบเบื้องต้นจากอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์แล้ว แต่เพื่อให้เครื่องมือที่จัดทำขึ้นนี้มีการตรวจสอบคุณภาพให้ด้านความครอบคลุมเนื้อหา การใช้ภาษา และสอดคล้องกับ กระบวนการวิจัย สาขาวิชามนุษยนิเวศศาสตร์ จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านในฐานะผู้ทรงคุณวุฒิในด้านเนื้อหา ได้โปรดพิจารณาตรวจสอบคุณภาพและให้ความคิดเห็นเพื่อการปรับปรุงเครื่องมือการวิจัยของนักศึกษาดังกล่าวด้วย สำหรับรายละเอียดอื่น ๆ นักศึกษาติดต่อให้รายละเอียดต่อไป

ณ โอกาสนี้

สาขาวิชาหวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านเป็นอย่างดี จึงขอขอบคุณมา

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์ ดร.รัชนิกร โชติชัยสดีชัย)

ประธานกรรมการประจำสาขาวิชามนุษยนิเวศศาสตร์

โทร. 0-2503-3573

โทรสาร 0-2503-3639



ที่ อว 0602.21/ว 1211

สาขาวิชา ภาษามนุษยนิเวศศาสตร์
มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมศาสตร์
ตำบลบางพูด อำเภอปากเกร็ด
จังหวัดนนทบุรี 11120

๒๑ ธันวาคม ๒๕๖๒

เรื่อง ขอเรียนเชิญเป็นผู้ทรงคุณวุฒิที่พิจารณาเครื่องมือการวิจัย

เรียน ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.สิทธิโชค เปาบุตร

- สิ่งที่ส่งมาด้วย 1. โครงการวิทยานิพนธ์
2. แบบสอบถาม จำนวน 1 ชุด

ด้วย นายพงษ์ศักดิ์ ชัยภูมิ ผู้ช่วยผู้อำนวยการสำนักศึกษา 2567000217 นักศึกษาระดับบัณฑิตศึกษา หลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต วิชาเอก การพัฒนาครอบครัวและสังคม สาขาวิชา มนุษยนิเวศศาสตร์ มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมศาสตร์ ได้รับอนุมัติให้ทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุทางจราจรข้ามจังหวัดของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ตามแบบสอบถามที่แนบมาด้วยนี้ โดยมี รองศาสตราจารย์ ดร.รัชนิกร โชติชัยศักดิ์ เป็นอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์หลัก

การจัดทำวิทยานิพนธ์เรื่องดังกล่าว นักศึกษาได้จัดทำเครื่องมือที่จะเก็บรวบรวมข้อมูล และได้รับความเห็นชอบเบื้องต้นจากอาจารย์ที่ปรึกษาวิทยานิพนธ์แล้ว แต่เพื่อให้เครื่องมือที่จัดทำขึ้นมีความตรงต่อคุณภาพให้ด้านความครอบคลุมเนื้อหา การให้ภาพ และสอดคล้องกับกระบวนการวิจัย สาขาวิชา มนุษยนิเวศศาสตร์ จึงใคร่ขอความอนุเคราะห์จากท่านในฐานะผู้ทรงคุณวุฒิด้านเนื้อหา ได้โปรดพิจารณาตรวจสอบคุณภาพและให้ความคิดเห็นเพื่อการปรับปรุงเครื่องมือการวิจัยของนักศึกษาดังกล่าวด้วย สำหรับรายละเอียดอื่น ๆ นักศึกษาติดต่อที่ รายละเอียดต่อไป

สาขาวิชา หวังเป็นอย่างยิ่งว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านเป็นอย่างดี จึงขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ



(รองศาสตราจารย์ ดร.รัชนิกร โชติชัยศักดิ์)

ประธานกรรมการประจำสาขาวิชา มนุษยนิเวศศาสตร์

โทร. 0-2503-3573

โทรสาร 0 2503-3639

ภาคผนวก ค

หนังสือขอความอนุเคราะห์เก็บข้อมูลเพื่อการวิจัย





ที่ อว 0602.21/ 71

สาขาวิชามนุษยนิเวศศาสตร์
มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาราช
ตำบลบางพูด อำเภอปากเกร็ด
จังหวัดนนทบุรี 11120

24 มกราคม 2563

เรื่อง ขอบความอนุเคราะห์ให้นักศึกษาเก็บข้อมูลเพื่อการวิจัย

เรียน ผู้อำนวยการวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช

สิ่งที่ส่งมาด้วย แบบสอบถาม จำนวน 1 ชุด

เนื่องด้วย นายพงษ์พิสิฏฐ์ ชัยชู รหัสประจำตัวนักศึกษา 2567000217 นักศึกษา
หลักสูตรศิลปศาสตรมหาบัณฑิต วิชาเอกการพัฒนาครอบครัวและสังคม สาขาวิชามนุษยนิเวศศาสตร์
มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาราช ได้รับการอนุมัติให้ทำวิทยานิพนธ์ เรื่อง การศึกษาปัจจัยที่มีผลต่อ
พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิค
นครศรีธรรมราช ตามเอกสารที่แนบมาพร้อมนี้

ในการนี้ นักศึกษาจำเป็นจะต้องเก็บข้อมูลโดยการตอบแบบสอบถาม โดยเก็บจาก
นักศึกษาวិทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช ในระหว่างวันที่ 3-21 กุมภาพันธ์ 2563

จึงเรียนมาเพื่อขอความอนุเคราะห์จากท่าน ในการอนุญาตให้นักศึกษาได้ดำเนินการ
เก็บข้อมูลเพื่อการวิจัยตามรายละเอียดที่นักศึกษาเสนอมาพร้อมนี้ หวังว่าจะได้รับความกรุณาจากท่าน
และขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

ขอแสดงความนับถือ

(รองศาสตราจารย์ ดร.รัชนิรา ไชตชัยสถิตย์)
ประธานกรรมการประจำสาขาวิชามนุษยนิเวศศาสตร์

โทร. 0-2503-3573

โทรสาร 0-2503-3639

ภาคผนวก ง
แบบสอบถามเพื่อการวิจัย



แบบสอบถามเพื่อการวิจัย

เรื่อง พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิค นครศรีธรรมราช

คำชี้แจง

1. แบบสอบถามชุดนี้ จัดทำขึ้นเพื่อการวิจัยเรื่อง พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิค นครศรีธรรมราช ขอให้ท่านกรุณาตอบแบบสอบถามตามความเป็นจริง และตอบให้ครบทุกข้อคำตอบของท่านจะเป็นประโยชน์ในการศึกษาวิจัย และเพื่อทราบเกี่ยวกับปัญหาข้อเสนอแนะและแนวทางส่งเสริมพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิค นครศรีธรรมราช

2. แบบสอบถามชุดนี้ประกอบด้วย 3 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคลของนักศึกษา

ตอนที่ 2 แบบสอบถาม ความคิดเห็นเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

ตอนที่ 3 เป็นข้อเสนอแนะเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิค นครศรีธรรมราช

ผู้วิจัย หวังว่าจะได้รับความอนุเคราะห์จากท่านในการตอบแบบสอบถามในครั้งนี้เป็นอย่างดี และขอขอบคุณมา ณ โอกาสนี้

พงษ์พิสิฐ ้วยชู

นักศึกษาปริญญาโท

สาขาการพัฒนาคอร์ปคร้วและสังคม

คณะมนุษยนิเวศน์ศาสตร์

มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช

ตอนที่ 1 ปัจจัยส่วนบุคคล

โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงใน หน้าข้อความที่เป็นจริง

1. ระดับชั้นที่ศึกษา

- ปวช. 1
 ปวช. 2
 ปวช. 3
 ปวส. 1
 ปวส. 2

2. ที่พักอาศัย

- พักอยู่กับพ่อแม่
 อยู่หอพัก
 พักอยู่กับญาติ

3. ประสบการณ์การขับขี่รถยนต์

- ต่ำกว่า 1 ปี
 1-3 ปี
 มากกว่า 3 ปี ขึ้นไป

ตอนที่ 2 แบบสอบถามความคิดเห็นเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

คำชี้แจง

ให้ท่านทำเครื่องหมาย ✓ ในช่องว่างทางขวามือที่ตรงกับระดับความมากน้อยที่ท่านปฏิบัติเกี่ยวกับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ เพียงคำตอบเดียว โดยแบ่งเป็น 5 ระดับ ดังนี้

- 5 หมายถึง การปฏิบัติมากที่สุด
 4 หมายถึง การปฏิบัติมาก
 3 หมายถึง การปฏิบัติปานกลาง
 2 หมายถึง การปฏิบัติน้อย
 1 หมายถึง การปฏิบัติน้อยที่สุด

ข้อคำถามเกี่ยวกับ พฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่ รถจักรยานยนต์	ระดับการปฏิบัติ				
	มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด
ด้านความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจร พ.ศ. 2522 1. ท่านมีความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรเป็นอย่างดี 2. การขับขี่รถตามกฎระเบียบจะช่วยลดอุบัติเหตุได้มาก 3. ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ท่านได้สวมหมวกนิรภัย ทุกครั้ง 4. ท่านได้วักกล่าวตักเตือนไม่ให้เพื่อนทำผิดกฎจราจร 5. ขณะขับขี่รถจักรยานยนต์สวมหมวกนิรภัยเป็นการ ปฏิบัติตามกฎระเบียบและเพื่อความปลอดภัยของตัว ท่านเอง 6. ท่านหลีกเลี่ยงที่จะขับขี่รถจักรยานยนต์ย้อนศร					
ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ 7. ท่านได้หลีกเลี่ยงที่จะขับรถจักรยานยนต์ผ่านเส้นทาง ที่เจ้าหน้าที่แจ้งเตือนอาจเกิดอุบัติเหตุ 8. การขับขี่ด้วยความเร็วตามกฎหมายกำหนดทำให้ถึง ที่หมายช้า 9. ท่านได้หลีกเลี่ยงที่จะไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์หลังจาก ทานยา 10. ท่านได้หลีกเลี่ยงที่จะขับรถด้วยความเร็วในเขตชุมชน 11. ท่านหมั่นตรวจเช็คสภาพรถให้พร้อมใช้งานอยู่เสมอ 12. ท่านหลีกเลี่ยงที่จะใช้โทรศัพท์ในขณะที่ขับขี่รถ					
ด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ 13. การขับรถด้วยความเร็วสูงมีผลทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย 14. ท่านหลีกเลี่ยงดื่มเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์และยา บางประเภทที่มีผลต่อร่างกาย ทำให้ความสามารถ ในการขับขี่ลดลง 15. ท่านคิดว่าความบกพร่องชำรุดของเครื่องยนต์มีส่วน เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุบนท้องถนน 16. ท่านคิดว่ารถที่มีสภาพไม่มั่นคงแข็งแรงและอุปกรณ์ ไม่สมบูรณ์หากนำมาขับขี่จะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย 17. การขับขี่รถขณะที่มีสภาพจิตใจที่ผิดปกติ เช่น อารมณ์เสีย เหม่อลอย อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ 18. ท่านหลีกเลี่ยงที่จะเข้ากั๊วซิงค์ที่ขอบซิปซีโลโดฝน					

ข้อคำถามเกี่ยวกับ พฤติกรรมกำรป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่ รถจักรยานยนต์	ระดับการปฏิบัติ				
	มาก ที่สุด	มาก	ปาน กลาง	น้อย	น้อย ที่สุด
19. ขณะขับขี่ ท่านจะมองกระจกหลังเสมอเพื่อความปลอดภัย 20. ท่านไม่คิดดัดแปลงอุปกรณ์ที่ติดมากับรถ 21. ท่านได้พักผ่อนอย่างเพียงพอก่อนออกเดินทางไกล ๆ 22. ท่านหลีกเลี่ยงที่จะขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีขนาด ซี่สูง					
ด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร 23. ท่านหลีกเลี่ยงที่จะดัดแปลงท่อไอเสียให้มีเสียงดัง 24. ข่าวเกิดอุบัติเหตุในช่วงเทศกาลต่าง ๆ มีส่วนทำให้ ท่านเพิ่มความระมัดระวังในการขับขี่เพิ่มขึ้น 25. ท่านได้ปฏิบัติตามคำแนะนำจากตำรวจจราจร 26. ท่านหลีกเลี่ยงที่จะไม่ฝ่าสัญญาณไฟแดงตามรถคันอื่น 27. ท่านขับรถอย่างมีน้ำใจกับเพื่อนร่วมทาง					

ตอนที่ 3 ความคิดเห็นและข้อเสนอแนะเกี่ยวกับพฤติกรรมกำรป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่
รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคนครศรีธรรมราช

ข้อเสนอแนะ
1. ด้านความรู้เกี่ยวกับพระราชบัญญัติการจราจร พ.ศ. 2522
2. ด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุ
3. ด้านการรับรู้ความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ
4. ด้านการรับรู้ประโยชน์ของการป้องกันอุบัติเหตุ
5. ด้านการได้รับคำแนะนำและข้อมูลข่าวสาร

ขอขอบคุณทุกท่านที่ให้ความร่วมมือ

ประวัติผู้วิจัย

ชื่อ	นายพงษ์พิศณุ ชาญชู
วัน เดือน ปีเกิด	17 พฤศจิกายน 2510
สถานที่เกิด	จังหวัดตรัง
ประวัติการศึกษา	ปริญญาตรีสาธารณสุขศาสตรบัณฑิต วิชาเอกอนามัยและความปลอดภัย มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช
สถานที่ทำงาน	บริษัทปูนซิเมนต์ไทย (ทุ่งสง) จำกัด
ตำแหน่ง	เจ้าหน้าที่ความปลอดภัย อาชีวอนามัยและสภาพแวดล้อมในการทำงาน

