

ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง
ในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด

ร.ต.อ.สาโรจน์ ประเสริฐ

ปัญหาพิเศษนี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต
สาขาวิชาการจัดการภาครัฐและภาคเอกชน
วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา
มิถุนายน 2556
ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา

ประกาศคุณูปการ

การวิจัยเรื่อง “ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ของผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด” ครั้งนี้ สำเร็จได้ด้วยการได้รับความกรุณาจาก ผศ.ดร.พงษ์เสฐียร เหลืองอลงกต อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก และการให้คำปรึกษาแนะนำแนวทางที่ถูกต้องจาก ผศ.ดร.พัชนีธ์ ธารเสนา ดร.ปรีดี ลีลาเศรษฐวงศ์ และ ดร.รังสรรค์ ม่วงโสธร ตลอดจนคำแนะนำและแก้ไขข้อบกพร่องต่าง ๆ ด้วยความละเอียดถี่ถ้วนและเอาใจใส่ด้วยดีตลอดระยะเวลาในการดำเนินการจัดทำปัญหาพิเศษฉบับนี้ ผู้ศึกษาปัญหาพิเศษรู้สึกซาบซึ้งในความกรุณาและเสียสละเวลาของท่านเป็นอย่างยิ่ง จึงขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูงไว้ ณ โอกาสนี้

ผู้วิจัยขอขอบพระคุณประชาชนผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด ที่ให้ความร่วมมือในการตอบแบบสอบถามในการเก็บรวบรวมข้อมูล ซึ่งคำตอบและข้อเสนอแนะของท่านเป็นประโยชน์แก่ผู้วิจัยเป็นอย่างยิ่ง ผลการศึกษาในครั้งนี้จะเป็นประโยชน์แก่ประชาชนผู้ขับขี่ยานพาหนะทั้งในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด และประชาชนทั่วไปที่จะได้ทราบและตระหนักถึงปัจจัยต่าง ๆ ซึ่งเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนน ทั้งนี้เพื่อนำมาใช้เป็นแนวทางในการป้องกัน และเตรียมความพร้อมสำหรับตัวผู้ขับขี่เอง และสำหรับใช้กำหนดเป็นแนวนโยบายและแผนงานด้านการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด

คุณความดีอันพึงมี คุณค่าและประโยชน์อันจะเกิดจากปัญหาพิเศษฉบับนี้ ผู้วิจัยขอมอบเป็นกตัญญูแด่เวทิตาแด่ บุพการี บุรพจารย์ และผู้มีพระคุณทุกท่าน ที่ประสิทธิ์ประสาทวิชาความรู้ให้แก่ผู้ศึกษา ขอขอบคุณเพื่อน ๆ นิสิตหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต สาขาการจัดการภาครัฐและภาคเอกชน รุ่น 14 และบุคลากรประจำวิทยาลัยการบริการรัฐกิจ ตลอดจนทุกท่านที่ได้ให้ความช่วยเหลือในการทำปัญหาพิเศษฉบับนี้ให้สำเร็จลุล่วงได้ด้วยดี

สาโรจน์ ประเสริฐ

54930052: สาขาวิชา: การจัดการภาครัฐและภาคเอกชน; รป.ม. (การจัดการภาครัฐและภาคเอกชน)

คำสำคัญ: ความคิดเห็น/การเกิดอุบัติเหตุ/ผู้ขับขี่ยานพาหนะ

สารโงจน์ ประเสริฐ: ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงของผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด (VEHICLE DRIVER AND RIDER OPINIONS TOWARD HIGHWAY ACCIDENTS IN CHANTHABURI AND TRAT PROVINCES) อาจารย์ผู้ควบคุมปัญหาพิเศษ: พงษ์เสฐียร เหลืองอลงกต, ปร.ด. 93 หน้า. ปี พ.ศ.2556.

การศึกษาเรื่อง “ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ของผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด” มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาความคิดเห็นของผู้ขับขี่ต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด และเพื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นของผู้ขับขี่ต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด จำแนกตามคุณลักษณะส่วนบุคคล ในการวิจัยครั้งนี้มุ่งศึกษาเพื่อแสดงให้เห็นถึงพฤติกรรมอันอาจเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุในการใช้รถใช้ถนน กลุ่มประชากรที่นำมาใช้ศึกษาเป็นผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรี และตราด จำนวน 245 คน กำหนดค่าความคลาดเคลื่อนของการสุ่มตัวอย่างเท่ากับ .05 การเก็บข้อมูลโดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญ สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ได้แก่ ค่าความถี่, ร้อยละ (Percentage), ค่าเฉลี่ย (Mean), ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard Deviation), t-test และ One-way ANOVA กรณีพบความแตกต่างรายคู่ใช้วิธี LSD

ผลการศึกษาพบว่า ผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงในภาพรวม อยู่ในระดับเห็นด้วยมาก โดยแยกและเรียงระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด ดังนี้คือ ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงด้านที่เกิดจากตัวบุคคล อยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุด โดยมีพฤติกรรมเรื่องการขับรถเร็วเกินอัตรากฎหมายกำหนด ความประมาทของตัวผู้ขับขี่ และการขับรถในขณะที่มีเมาสุราเป็นปัจจัยสำคัญ รองลงมาคือ ด้านสภาพรถ ถนน และสิ่งแวดล้อม อยู่ในระดับเห็นด้วยมาก และด้านการบังคับใช้กฎหมาย อยู่ในระดับเห็นด้วยมาก เป็นอันดับสุดท้าย ในส่วนของการเปรียบเทียบข้อมูลความคิดเห็นของประชาชนต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง จำแนกตามลักษณะทั่วไปของประชากร พบว่าประชาชนผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวง ที่มีเพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และระยะเวลาในการได้รับใบอนุญาตขับรถ ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง แตกต่างกัน จึงยอมรับสมมติฐานในการวิจัย ที่ระดับนัยสำคัญ .05

54930052: MAJOR: PUBLIC AND PRIVATE MANAGEMENT; M.P.A.
(PUBLIC AND PRIVATE MANAGEMENT)

KEYWORDS: OPINION/ THE CAUSES OF ACCIDENTS/ DRIVERS

SAROCH PRASERT: VEHICLE DRIVER AND RIDER OPINIONS TOWARD
HIGHWAY ACCIDENTS IN CHANTHABURI AND TRAT PROVINCES. ADVISOR:
PONGSATEAN LUENGALONGKOT, Ph.D. 93 P. 2013.

This study aims 1) to examine the opinion of the drivers towards cause of accidents on the highways in Chanthaburi and Trat provinces and 2) to compare the opinions of the studied drivers. The findings of this study reveal the drivers' behavior causing the car accidents. The samples, derived from accidental sampling with the sampling error of .05, are 245 drivers on the highways in Chanthaburi and Trat provinces. The data were collected using purposive sampling technique. The statistics used for data analysis are frequency, percentage, means, standard deviation, T-test, One-Way ANOVA, and LSD.

The findings show that the opinion of the studied drivers is rated high. When considered by aspect, it is found that the aspect of person is rated the highest and over limited speed driving, carelessness, and drunk drivers are outstanding causes. The aspect of conditions of the cars, roads, and environment is rated high and the aspect of law execution, which is the last, is rated high. The comparison of the opinions of the studied drivers shows that the opinion of the drivers with the differences of sex, age, educational level, and license possession is different.

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
สารบัญ.....	ฉ
สารบัญตาราง.....	ซ
สารบัญภาพ.....	ญ
บทที่	
1 บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
วัตถุประสงค์ของการศึกษา.....	5
สมมติฐานการวิจัย.....	5
กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	5
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	6
ขอบเขตของการวิจัย.....	6
นิยามศัพท์เฉพาะ.....	7
2 แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	9
แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ.....	9
แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ.....	14
แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับความคิดเห็น.....	19
แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะ.....	23
แนวคิดเกี่ยวกับกฎหมาย.....	29
แนวคิดเรื่องประสิทธิภาพของการบังคับใช้กฎหมาย.....	38
ข้อมูลทั่วไปของจังหวัดจันทบุรีและตราด.....	41
เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	42

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	49
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	49
เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล.....	50
การสร้างและตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือแบบสอบถาม.....	50
การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	51
การวิเคราะห์ข้อมูล.....	52
สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล.....	53
4 ผลการวิจัย.....	54
ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	54
ส่วนที่ 2 ข้อมูลความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ บนทางหลวง ของผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัด จันทบุรีและตราด.....	57
ส่วนที่ 3 การทดสอบสมมติฐาน.....	67
5 สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....	74
สรุปผลการศึกษา.....	74
อภิปรายผลการวิจัย.....	75
ข้อเสนอแนะ.....	82
บรรณานุกรม.....	84
ภาคผนวก.....	88
ประวัติของผู้วิจัย.....	93

สารบัญตาราง

ตารางที่		หน้า
1	จำนวนอุบัติเหตุระหว่างกรมทางหลวงและสำนักงานตำรวจแห่งชาติ จำแนกตามรายจังหวัด ปี 2553-2554.....	4
2	ลักษณะพิเศษบุคลิกภาพตามหลักทฤษฎีบุคลิกภาพ.....	24
3	ลักษณะและบุคลิกภาพของกลุ่มนักอนุรักษ์นิยม.....	25
4	ลักษณะและบุคลิกภาพของกลุ่มนักปฏิบัติ.....	25
5	ลักษณะและบุคลิกภาพของกลุ่มผู้รู้.....	26
6	ลักษณะและบุคลิกภาพของกลุ่มผู้ค้นหาตัวเอง.....	26
7	ความถี่ และร้อยละกลุ่มประชากร จำแนกตามเพศ.....	54
8	ความถี่ และร้อยละกลุ่มประชากร จำแนกตามอายุ.....	55
9	ความถี่ และร้อยละกลุ่มประชากร จำแนกตามระดับการศึกษา.....	55
10	ความถี่ และร้อยละกลุ่มประชากร จำแนกตามอาชีพ.....	56
11	ความถี่ และร้อยละกลุ่มประชากร จำแนกตามระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับรถ.....	56
12	ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐานความคิดเห็นเกี่ยวกับ ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ของผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้น ทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด ในด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ที่เกิดจากตัวบุคคล.....	57
13	ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐานความคิดเห็นเกี่ยวกับ ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ของผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้น ทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด ในด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ที่เกิดจากสภาพถนนและสิ่งแวดล้อม.....	60
14	ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐานความคิดเห็นเกี่ยวกับ ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ของผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้น ทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด ในด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ที่เกิดจากการบังคับใช้กฎหมาย.....	63
15	ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ บนทางหลวง ของผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัด จันทบุรีและตราด.....	65

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า
16 การเปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวง ในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด ที่มีเพศต่างกันมีความคิดเห็นต่อปัจจัย ที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุแตกต่างกัน.....	67
17 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของความคิดเห็น ของประชาชนต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัด จันทบุรีและตราด จำแนกตามอายุ.....	67
18 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายค่าเฉลี่ย ของปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ บนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด จำแนกตามอายุ.....	68
19 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของความคิดเห็น ของประชาชนต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัด จันทบุรีและตราด จำแนกตามระดับการศึกษา.....	69
20 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายค่าเฉลี่ย ของปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ บนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด จำแนกตามระดับการศึกษา.....	69
21 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของความคิดเห็น ของประชาชนต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัด จันทบุรีและตราด จำแนกตามอาชีพ.....	70
22 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายค่าเฉลี่ย ของปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ บนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด จำแนกตามอาชีพ.....	71
23 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของความคิดเห็น ของประชาชนต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัด จันทบุรีและตราด จำแนกตามระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับรถ.....	72
24 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายค่าเฉลี่ย ของปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ บนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด จำแนกตามระยะเวลาการได้รับ ใบอนุญาตขับรถ.....	72
25 สรุปผลการทดสอบสมมติฐาน.....	73

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
1 แนวโน้มอุบัติเหตุของประเทศไทย.....	2
2 อัตราการเกิดอุบัติเหตุ การตาย การบาดเจ็บ ต่อประชากร 100,000 คน.....	2
3 ขอบข่ายของการป้องกันอุบัติเหตุ.....	16
4 หลักป้องกันอุบัติเหตุ.....	17
5 รูปแบบของการป้องกันอุบัติเหตุ.....	18

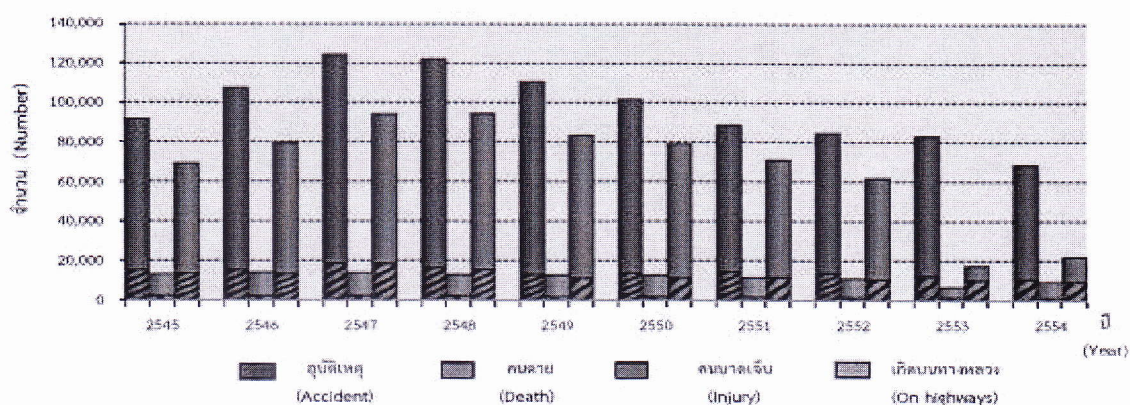
บทที่ 1

บทนำ

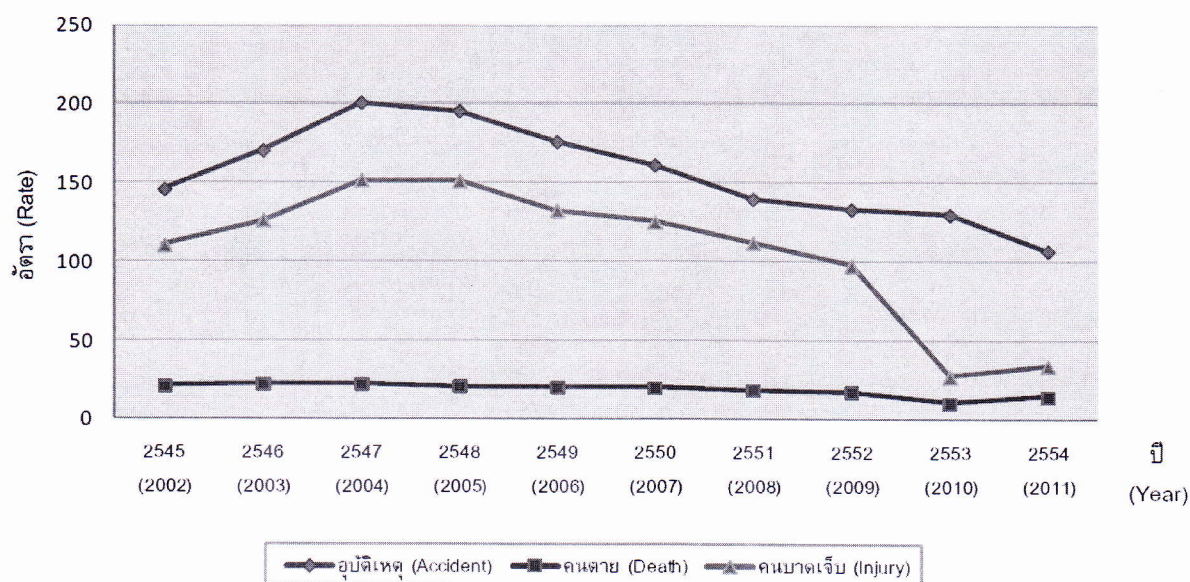
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ในปัจจุบันประเทศไทยได้มีการพัฒนาทางด้านเศรษฐกิจ และสังคมอย่างรวดเร็ว ประชากรมีจำนวนเพิ่มมากขึ้น ทำให้เกิดการขยายตัวของชุมชนจากตัวเมืองไปสู่ชนเมืองหรือชนบท มีการพัฒนาในด้านต่าง ๆ ทั้งทางด้านเทคโนโลยี ระบบการติดต่อสื่อสาร ระบบสาธารณสุขปโภคพื้นฐาน ระบบการคมนาคมขนส่ง ให้มีความสะดวก รวดเร็ว และทันสมัย เพื่อรองรับการขยายตัวทางด้านเศรษฐกิจและการเพิ่มจำนวนของประชากรอย่างต่อเนื่อง ซึ่งเมื่อปัจจัยทางด้านต่าง ๆ มีการเจริญเติบโตขึ้นอย่างรวดเร็ว ปัญหาในแต่ละด้านที่สะสมอยู่นั้น ก็เกิดมากขึ้นตามมาเป็นเงาตามตัว ไม่ว่าจะเป็นปัญหาทางด้านอาชญากรรมรูปแบบต่าง ๆ หรือปัญหาทางสังคม เป็นต้น

จากการพัฒนาประเทศในด้านต่าง ๆ ทำให้ต้องอาศัยระบบการคมนาคมขนส่งที่มีประสิทธิภาพและปริมาณที่เพิ่มมากขึ้น ซึ่งย่อมเป็นผลโดยตรงต่อสิ่งที่จะเกิดขึ้นตามมา คือ ปัญหาสภาพการจราจร และอุบัติเหตุทางถนนที่มีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลกระทบเกิดความสูญเสียต่อทั้งชีวิต ร่างกาย ตลอดจนทรัพย์สิน คิดเป็นความเสียหายมูลค่ามหาศาลในแต่ละปี เกิดผลกระทบต่อการพัฒนาประเทศเป็นอย่างมาก ซึ่งจากข้อมูลสถิติอุบัติเหตุจราจรทางบกของสำนักงานตำรวจแห่งชาตินั้น แสดงให้เห็นว่าในแต่ละปีนั้นจะมีการแจ้งการเกิดอุบัติเหตุทางถนนจำนวนไม่น้อยกว่าหนึ่งแสนราย มีผู้เสียชีวิตปีละมากกว่า 13,000 คน ได้รับความเจ็บและพิการนับแสนราย ทรัพย์สินและความเสียหายที่เกิดขึ้นมูลค่ารวมปีละนับแสนล้านบาท และจากสถิติข้อมูลขององค์การสหประชาชาติ ประเทศไทยติดอันดับ 1 ใน 10 ของโลกที่เกิดอุบัติเหตุจราจรหรือบนท้องถนนมากที่สุด ส่วนในภูมิภาคกลุ่มประเทศอาเซียนนั้น ประเทศไทยมีสถิติการเกิดอุบัติเหตุจราจรมากที่สุดเป็นอันดับ 1 ซึ่งพฤติกรรมที่เป็นสาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุการจราจรทางบกที่สำนักงานตำรวจแห่งชาติได้รวบรวมไว้เป็นสถิติในช่วงหลายปีที่ผ่านมา (สำนักงานตำรวจแห่งชาติ, 2554) ได้แก่ การขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด เมาสุราในขณะที่ขับขี่ การตัดหน้าระยะกระชั้นชิด การแซงรถอย่างผิดกฎหมาย ขับรถไม่เปิดไฟส่องสว่างตามกำหนด ไม่ให้สัญญาณก่อนจอด ชะลอรถ หรือเลี้ยวรถ ฝ่าฝืนสัญญาณไฟหรือเครื่องหมายจราจร ไม่ขับรถในช่องทางด้านซ้ายสุด ขับรถไม่ชำนาญเส้นทาง อุปกรณ์ชำรุด หลับใน เสพสารออกฤทธิ์ต่อจิตและประสาท เช่น ยาบ้า และการขับรถตามรถคันหน้าในระยะกระชั้นชิด



ภาพที่ 1 แนวโน้มอุบัติเหตุของประเทศไทย (สำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง, 2554)



ภาพที่ 2 อัตราการเกิดอุบัติเหตุ การตาย การบาดเจ็บ ต่อประชากร 100,000 คน (สำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง, 2554)

ปัญหาและความเสียหายอย่างน่าเป็นห่วงที่เกิดขึ้นดังกล่าว หลายฝ่ายได้พยายามร่วมกันแก้ไขและป้องกันตลอดระยะเวลาหลายปีที่ผ่านมา ตามความคิด ศักยภาพ และความรู้ความสามารถอย่างหลากหลายวิธีการ เพราะปัญหาการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนถือเป็นปัญหารุนแรงระดับนานาชาติ ซึ่งในที่ประชุมใหญ่องค์การสหประชาชาติมีมติและได้ทำข้อตกลงระหว่างประเทศสมาชิกที่เข้าร่วมลงนามตามปฏิญญาออสโกว่า “ให้ปี พ.ศ.2554-2563 เป็นทศวรรษแห่งความ

ปลอดภัยบนท้องถนน (Decade of Action For Road Safety 2011-2020)” โดยมีจุดมุ่งหมายที่ต้องการลดสถิติการเกิดอุบัติเหตุทางถนนให้ได้ครึ่งหนึ่ง จากประมาณการปีละ 1.3 ล้านคน และจากผลสรุปจากการประชุมสัมมนาของศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (ศปถ.) ร่วมกับตำรวจผู้บริหารงานจราจร ระดับตำรวจภูธรจังหวัด ตำรวจภูธรภาค รวมทั้งตำรวจทางหลวงทั่วประเทศ ร่วมกับภาคีเครือข่ายต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้องในหลายครั้ง โดยได้รับการสนับสนุนงบประมาณการจัดประชุมสัมมนาจากศูนย์วิชาการเพื่อความปลอดภัยทางถนน (ศวปถ.) โครงการสนับสนุนการดำเนินงานแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุจราจรระดับจังหวัด (สอจร.) และสำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.) ที่ผ่านมา พบว่า “การแก้ปัญหาที่สาเหตุ” จะเป็นคำตอบสุดท้ายของแนวทางการแก้ไขและป้องกันอุบัติเหตุทางถนนเสมอ ซึ่งสาเหตุหรือปัจจัยที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุการจราจร ประกอบด้วย บุคคล สภาพรถยนต์ สภาพถนนและสภาพแวดล้อม แต่สาเหตุหลักของการเกิดอุบัติเหตุบนท้องถนนที่สำคัญที่สุด คือ มาจากพฤติกรรมของตัวผู้ขับขี่ หรือความประมาทของผู้ขับขี่นั่นเอง โดยมีองค์ประกอบเพิ่มเติม ได้แก่ สภาพของรถ สภาพถนน และสภาพแวดล้อมบริเวณถนนที่เกิดเหตุ ซึ่งอาจจะเป็นสาเหตุร่วมที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุด้วย นอกเหนือจากความประมาทของคนขับรถ และสิ่งที่น่าเป็นห่วงอย่างยิ่งสำหรับการขับรถบนทางหลวง ก็คือ ผู้ขับขี่ไม่รู้ว่าอะไรคือความปลอดภัย และไม่รู้วิธีว่าควรปฏิบัติอย่างไรจึงจะปลอดภัย การไม่มีน้ำใจเอื้ออารี ต่อผู้ใช้รถใช้ถนนอื่นที่เป็นผู้ใช้ทางร่วมกัน มีผู้ขับรถบนถนนในประเทศไทยจำนวนไม่น้อยที่ ไม่มีความรู้และตระหนักถึงความปลอดภัยดีพอ หรือบางส่วนรู้แต่ไม่ให้ความสำคัญ พร้อมกันนี้ยังมีอีกเป็นจำนวนมากเช่นกันที่รู้และตระหนักถึงเรื่องดังกล่าวเป็นอย่างดี แต่ละเลยและจงใจฝ่าฝืน ไม่ยอมปฏิบัติตามกฎแห่งความปลอดภัยหรือกฎหมายจราจร อุบัติเหตุจึงเกิดขึ้นได้ด้วยเหตุจากการที่ผู้ขับขี่ละเลยเพียงเล็กน้อยเท่านั้น กฎแห่งความปลอดภัยหรือกฎหมายจราจรจึงเป็นสิ่งที่ไม้อาจละเลยได้ แม้เพียงข้อใดข้อหนึ่งหรือในช่วงขณะใดช่วงขณะหนึ่ง

ด้วยเหตุผลดังกล่าวข้างต้น ผู้วิจัยจึงสนใจศึกษาถึงความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง เพื่อได้ทราบถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่บนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด และเปรียบเทียบสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่บนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด เพื่อเป็นแนวทางในการป้องกันอุบัติเหตุจราจรที่จะเกิดขึ้นในอนาคต และเนื่องจากเขตพื้นที่ดังกล่าวอยู่ในแผนการพัฒนาและการขยายตัวของเศรษฐกิจอย่างรวดเร็ว และในอนาคตอันใกล้จะเป็นพื้นที่สำคัญที่จะเป็นพื้นที่เชื่อมต่อบริเวณขนส่งกับประเทศเพื่อนบ้านทางฝั่งตะวันออกของประเทศตามนโยบายเขตการค้าเสรีในภูมิภาคประเทศอาเซียนในปี พ.ศ.2558 ที่จะถึงนี้ ทำให้ในพื้นที่อาจเกิดปัญหาด้านอุบัติเหตุบนท้องถนนตามมา ทั้งนี้เพื่อให้เกิดประโยชน์ในการวางแผนป้องกันและควบคุมปัญหาการเกิดอุบัติเหตุของ

ผู้ขับขี่บนทางหลวง ให้มีประสิทธิภาพ และเป็นแนวทางในการจัดการศึกษาอบรมให้ความรู้กับประชาชนในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด ในเรื่องเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่ยานพาหนะ และการป้องกันอุบัติเหตุจากรถให้มีประสิทธิภาพ บรรลุสู่ประสิทธิผลต่อไป

ตารางที่ 1 จำนวนอุบัติเหตุระหว่างกรมทางหลวงและสำนักงานตำรวจแห่งชาติ จำแนกตาม
รายจังหวัด ปี 2553-2554 (สำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง, 2554)

สถิติอุบัติเหตุจราจร ปี 2553						
จังหวัด	กรมทางหลวง			สำนักงานตำรวจแห่งชาติ		
	อุบัติเหตุ	ตาย	บาดเจ็บ	อุบัติเหตุ	ตาย	บาดเจ็บ
ฉะเชิงเทรา	116	22	104	379	121	203
จันทบุรี	161	34	162	359	74	130
ชลบุรี	252	19	73	1532	117	251
นครนายก	18	1	6	95	55	65
ปราจีนบุรี	123	52	286	340	84	121
ระยอง	161	11	114	423	64	105
ตราด	21	0	26	160	33	85
สระแก้ว	162	20	233	453	71	115
สถิติอุบัติเหตุจราจร ปี 2554						
จังหวัด	กรมทางหลวง			สำนักงานตำรวจแห่งชาติ		
	อุบัติเหตุ	ตาย	บาดเจ็บ	อุบัติเหตุ	ตาย	บาดเจ็บ
ฉะเชิงเทรา	107	10	43	298	148	327
จันทบุรี	150	39	185	239	101	185
ชลบุรี	276	11	53	608	137	193
นครนายก	37	5	27	86	44	63
ปราจีนบุรี	117	25	220	225	121	210
ระยอง	155	17	101	250	148	189
ตราด	10	0	1	111	68	93
สระแก้ว	116	11	126	396	94	206

วัตถุประสงค์ของการศึกษา

1. ศึกษาความคิดเห็นของผู้ขับขี่ต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด
2. เปรียบเทียบความคิดเห็นของผู้ขับขี่ต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด จำแนกตาม เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับรถ

สมมติฐานการวิจัย

ในการศึกษาความคิดเห็นของผู้ขับขี่ต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราดครั้งนี้ มีสมมติฐานของการวิจัย ดังนี้

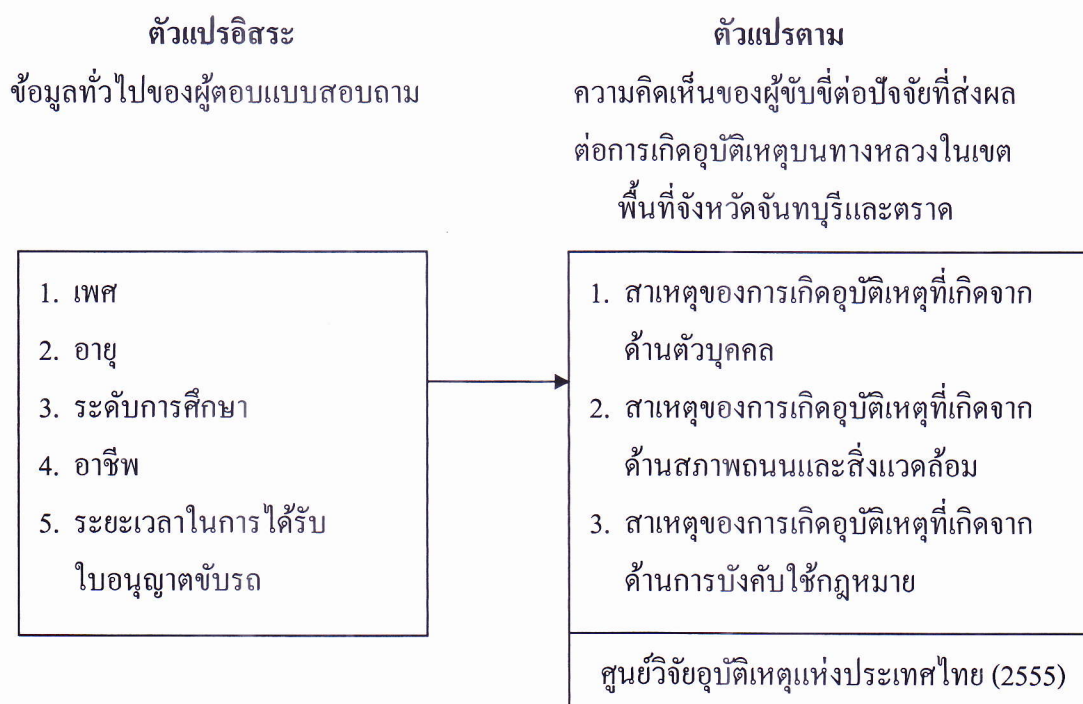
1. ผู้ขับขี่ที่มีเพศต่างกัน มีความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแตกต่างกัน
2. ผู้ขับขี่ที่มีอายุต่างกัน มีความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแตกต่างกัน
3. ผู้ขับขี่ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแตกต่างกัน
4. ผู้ขับขี่ที่มีอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแตกต่างกัน
5. ผู้ขับขี่ที่มีระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับรถต่างกัน มีความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแตกต่างกัน

กรอบแนวคิดในการวิจัย

จากผลสรุปที่ได้จากเอกสารการศึกษา งานวิจัยที่เกี่ยวข้องทั้งหมด และรายงานจากศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย (2555) ทำให้สามารถสรุปได้ว่า ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจำแนกออกได้เป็น 3 ด้าน คือ

1. เกิดจากตัวบุคคล
2. เกิดจากสภาพถนนและสิ่งแวดล้อม
3. เกิดจากการบังคับใช้กฎหมาย

ซึ่งมีความสัมพันธ์และมีความสอดคล้องกับสมมติฐานในการวิจัย จึงนำมาเป็นกรอบแนวคิดในการทำวิจัย ด้วยแผนภูมิแสดงความเชื่อมโยง ได้ดังนี้



ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทราบถึงความคิดเห็นของผู้ขับขี่ต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด
2. ทราบความแตกต่างของความคิดเห็นของผู้ขับขี่ต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด จำแนกตาม เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับรถ
3. สามารถนำผลการศึกษาไปใช้เป็นข้อมูลเบื้องต้นให้กับประชาชน เจ้าหน้าที่ฝ่ายปกครอง เจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวง เจ้าหน้าที่ตำรวจจรจังหวัดจันทบุรีและตราด รวมถึงผู้ที่มีส่วนรับผิดชอบในการดำเนินการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุทางการจราจร สามารถนำมาใช้เป็นแนวทางในการกำหนดนโยบาย และวางแผนการในด้านการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่ยานพาหนะบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด

ขอบเขตของการวิจัย

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ ทำการศึกษาความคิดเห็นของผู้ขับขี่ต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด โดยเน้นศึกษาถึงสาเหตุของการเกิด

อุบัติเหตุบนทางหลวงเส้นทางหลักในปัจจุบัน โดยมีรายละเอียดดังนี้

1. ด้านประชากรในการศึกษาครั้งนี้ ได้แก่ ประชาชนผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตจังหวัดจันทบุรีและตราด ซึ่งไม่ทราบจำนวนที่ชัดเจน จึงใช้สูตร Zikmund 2000 หาขนาดกลุ่มตัวอย่างได้ จำนวน 245 คน

2. ด้านเนื้อหา การศึกษาในครั้งนี้เป็นการศึกษาเรื่องความคิดเห็นของผู้ขับขี่ต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด

ตัวแปรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ ประกอบด้วย

2.1 ตัวแปรอิสระ ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และระยะเวลาที่ได้รับใบอนุญาตขับรถ

2.2 ตัวแปรตาม ได้แก่ ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงที่เกิดจาก

2.2.1 ตัวบุคคล

2.2.2 สภาพถนน และสิ่งแวดล้อม

2.2.3 การบังคับใช้กฎหมาย

3. ด้านระยะเวลา การศึกษาในครั้งนี้เป็นการศึกษาความคิดเห็นของผู้ขับขี่ต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด ในช่วงวันที่ 14 มกราคม 2556-15 มีนาคม 2556 รวมระยะเวลา 61 วัน

นิยามศัพท์เฉพาะ

1. ความคิดเห็น หมายถึง ความเห็น และการลงความเห็นของผู้ขับขี่ที่มีต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและจังหวัดตราด

2. ผู้ขับขี่ หมายถึง ผู้ขับขี่ยานพาหนะทุกประเภทบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและจังหวัดตราด

3. ปัจจัย หมายถึง สาเหตุที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและจังหวัดตราด

4. ทางหลวง หมายถึง ทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1-3 หลัก ในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและจังหวัดตราด

5. อุบัติเหตุ หมายถึง อุบัติเหตุที่มีสาเหตุเกิดจากการขับขี่ยานพาหนะ และการใช้ทางบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและจังหวัดตราด

6. สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ สถานการณ์ หรือการกระทำ ที่ได้เกิดขึ้น หรือกระทำให้เกิดขึ้นก่อน หรือขณะเกิดอุบัติเหตุในการขับขี่บนทางหลวง มี 3 ด้าน ประกอบด้วย

6.1 ด้านตัวบุคคล

6.2 ด้านสภาพถนนและสิ่งแวดล้อม

6.3 ด้านกฎหมาย

7. ตัวบุคคล หมายถึง ผู้ขับขี่ยานพาหนะ ผู้โดยสาร คนเดินเท้า หรือสัตว์เลี้ยง
8. สภาพถนน และสิ่งแวดล้อม หมายถึง สภาพของรถ สภาพถนน สภาพบริเวณโดยรอบของถนน และสภาพดินฟ้าอากาศ เช่น แสงสว่าง ป้ายเตือน ป้ายหรือสัญญาณไฟจราจร
9. กฎหมาย หมายถึง วิธีการดำเนินการตามกฎหมาย การบังคับใช้กฎหมาย พนักงานเจ้าหน้าที่ผู้บังคับใช้กฎหมาย การเผยแพร่ประชาสัมพันธ์กฎหมายให้บุคคลทั่วไปได้รับทราบ
10. อายุ หมายถึง อายุของผู้ตอบแบบสอบถาม และรวมถึงจำนวนปีของระยะเวลาที่เคยขับขี่รถ (ประสบการณ์ในการขับขี่)
11. การศึกษา หมายถึง ระดับความรู้ที่ผู้ขับขี่ได้ศึกษาเล่าเรียนมาจนสำเร็จการศึกษา
12. ระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับขี่รถ หมายถึง ระยะเวลาทั้งหมดที่ผู้ขับขี่ได้รับใบอนุญาตขับขี่รถ ตั้งแต่เริ่มขับขี่จนถึงปัจจุบัน
13. ยานพาหนะ หมายถึง รถยนต์บรรทุก รถยนต์ส่วนบุคคล รถจักรยานยนต์
14. ความเร็ว หมายถึง ความเร็วของรถที่ผู้ขับขี่ใช้ในการขับขี่โดยคิดเป็นอัตราส่วนกิโลเมตรต่อชั่วโมง
15. ลักษณะการขับขี่ หมายถึง พฤติกรรมหรือการแสดงออกของผู้ขับขี่ในการขับขี่ยานพาหนะบนทางหลวง ที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมาย การปฏิบัติตามกฎหมาย
16. กฎหมายจราจร หมายถึง กฎหมาย ข้อกำหนด กฎเกณฑ์ ระเบียบ ข้อบังคับ ที่มีอยู่ใน พ.ร.บ.จราจรทางบก พุทธศักราช 2522, พ.ร.บ.รถยนต์ พุทธศักราช 2522, พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พุทธศักราช 2522 และ พ.ร.บ.ทางหลวง พุทธศักราช 2535 รวมทั้งกฎกระทรวง ประกาศของเจ้าพนักงานจราจร หรือผู้อำนวยการทางหลวง หรือผู้อำนวยการทางหลวงพิเศษ

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ในการศึกษา เรื่อง “ความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด” ในครั้งนี้ ผู้วิจัยได้รวบรวมแนวคิด ทฤษฎี ตลอดจนเอกสารต่าง ๆ ที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำมากำหนดเป็นกรอบ และแนวทางในการศึกษาดังต่อไปนี้

1. แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ
2. แนวคิดทฤษฎีการป้องกันอุบัติเหตุ
3. แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับความคิดเห็น
4. แนวคิดทฤษฎีเรื่องพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะ
5. แนวคิดเกี่ยวกับกฎหมาย
6. แนวคิดทฤษฎีเรื่องประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย
7. ข้อมูลทั่วไปของจังหวัดจันทบุรีและตราด
8. ผลงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุ

อุบัติเหตุ: ตามความเข้าใจของคนทั่วไปนั้น อุบัติเหตุจะต้องเป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด หรือไม่สามารถทราบล่วงหน้าว่าจะเกิด ซึ่งอุบัติเหตุตามความหมายของพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ.2542 นั้นหมายถึง “เหตุที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด, ความบังเอิญเป็น” และองค์การอนามัยโลก (World Health Organization หรือ WHO) ได้ให้คำจำกัดความของอุบัติเหตุว่า “เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่ได้คาดคิดมาก่อนแล้วส่งผลให้เกิดความเสียหายขึ้น” (An accident is an unpremeditated event resulting in recognizable damage.)

อุบัติเหตุจากการขนส่งหรือการจราจร (Transportation or Traffic Accidents) หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นเนื่องจากการคมนาคม หรือจากการขนส่ง อันได้แก่ อุบัติเหตุจากการจราจรทางบก อุบัติเหตุจากรถไฟ อุบัติเหตุในการขนส่งทางน้ำ และอุบัติเหตุในการขนส่งทางอากาศ (สาริต อินตา, 2546)

ในจำนวนนี้อุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดปัญหา และมีปริมาณมากที่สุดคือ อุบัติเหตุจากการจราจรทางบก ซึ่งการสูญเสียจากการเกิดอุบัติเหตุขึ้นนั้นเกิดขึ้นได้หลายทาง คือ

1. ความสูญเสียทางกาย (Human Loss) ในที่นี้หมายถึง

1.1 ผู้ประสบอุบัติเหตุถึงแก่ชีวิต

1.2 ผู้บาดเจ็บ

2. ความสูญเสียทางจิตและสังคม (Psychological and Social Loss)

ความสูญเสียทางจิตและสังคมนี้ กล่าวได้ว่าเป็นความสูญเสียที่ไม่อาจเห็นได้ด้วยตาเรา เพราะเป็นนามธรรม ขึ้นอยู่กับความคิด ความรู้สึก ของผู้ประสบอุบัติเหตุ หรือของสังคมนั้น ๆ ความสูญเสียทางจิตและสังคมนี้ ได้แก่ ความเจ็บป่วย ความเสียใจ ความเป็นทุกข์ ความหวาดกลัว การเสียชีวิต เสียจริต จิตฟั่นเฟือน การถูกตัดออกจากสังคม และการถูกทอดทิ้งให้โดดเดี่ยว เป็นต้น ความสูญเสียเหล่านี้ไม่อาจทดแทนกันได้ด้วยเงิน และยังเป็นผลให้ไม่อาจทำงาน หรือดำรงชีวิตได้ตามปกติอีกด้วย

3. ความสูญเสียทางด้านเศรษฐกิจของชาติ (Economic Loss) ซึ่งได้มีการประเมินออกมาเป็นจำนวนเงินนับแสนล้านบาท และนอกจากนี้การเกิดอุบัติเหตุในแต่ละครั้ง ทำให้เสียเวลาฟ้องร้องเป็นคดีความ เสียเวลาในการทำงาน เสียรายได้ รวมทั้งเป็นผลให้การจราจรติดขัดด้วย

บางครั้ง เราสามารถแบ่งความสูญเสียที่เกิดจากอุบัติเหตุออกเป็น 2 ประเภท คือ (วิทยามากปาน, 2547 อ้างถึงใน คณะกรรมการป้องกันอุบัติภัย, ม.ป.ป., หน้า 22)

1. ความสูญเสียโดยตรง (Direct Loss) ได้แก่ ค่าบริการฉุกเฉิน ค่ารักษาพยาบาลในโรงพยาบาล ค่าดูแลผู้ได้รับบาดเจ็บภายหลังออกจากโรงพยาบาล ค่าใช้จ่ายในการฟื้นฟูสภาพ ค่าทำศพ ค่าชดเชยในระหว่างเจ็บป่วย ค่าชดใช้ความพิการ ค่าทรัพย์สินเสียหาย เป็นต้น

2. ความสูญเสียทางอ้อม (Indirect Loss) เป็นค่าเสียเวลาของเจ้าหน้าที่ตำรวจในการช่วยเหลือผู้ได้รับบาดเจ็บ และการวิเคราะห์สาเหตุการหยุดชะงักของโรงงานชั่วคราวเพื่อช่วยเหลือผู้บาดเจ็บ ผลกระทบที่ต้องเสียหายในระหว่างเครื่องจักรหยุดทำงาน หากมีการตาย และมีการพิการเกิดขึ้น ก็ต้องคำนึงถึงการลงทุนสูญเสียเปล่า ที่ได้ให้การศึกษาอบรม และการอนามัยให้แก่ ผู้เสียชีวิตและผู้พิการ การสูญเสียโอกาส (Opportunity Loss) ของคนตาย และพิการ หากไม่ได้รับบาดเจ็บ และสามารถหารายได้อีกต่อไป เป็นต้น รวมทั้งการสูญเสียซึ่งเกิดจากความเจ็บปวด ความโศกเศร้า เสียใจ ของครอบครัวและผู้เป็นที่รัก ซึ่งประเมินค่ามิได้

ดังนั้นจะเห็นได้ว่าความสูญเสียที่มองเห็นได้โดยตรงนั้น มีค่าน้อยกว่าความสูญเสียในทางอ้อมที่มองไม่เห็นมากมายนัก เปรียบเสมือนก้อนภูเขาน้ำแข็งที่ลอยขึ้นมาพ่นน้ำให้เรามองเห็นนั้นมีเพียงน้อยนิด เมื่อเปรียบเทียบกับส่วนที่มันจมอยู่ใต้น้ำและมองไม่เห็น ได้มีการศึกษาเรื่องนี้ในประเทศบราซิล โดยทีมงานจากมหาวิทยาลัย จอห์น ฮอปกินส์ พบว่าค่าของความสูญเสียโดยตรงมีเพียงร้อยละ 6.00 ของความสูญเสียทั้งหมดเท่านั้น

ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุการจราจร แบ่งได้ 2 ประการ (สาริต อินตา, 2546)

1. เกิดจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Acts) ได้แก่ พฤติกรรมต่าง ๆ ที่เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ เช่น ความประมาทเลินเล่อ ความมกง่าย การฝ่าฝืนกฎจราจร หรือกฎระเบียบที่วางไว้ เป็นต้น ซึ่งสาเหตุข้อนี้เกิดจากอุปนิสัย หรือทัศนคติของแต่ละบุคคลที่ถูกปลูกฝัง หรือสั่งสอนมาในสภาพแวดล้อมที่ไม่เหมือนกัน ระดับการคำนึงถึงความปลอดภัยของตนเอง และของผู้อื่นแตกต่างกันจึงควรมีการออกระเบียบปฏิบัติอย่างเคร่งครัดในการขับขี่ยานพาหนะ

2. จากสภาวะที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Condition) ได้แก่ สภาพแวดล้อมที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ เช่น ถนนลื่น แสงสว่างไม่เพียงพอ ถนนที่ไม่มีป้ายเตือนบอกทางโค้ง ไฟท้ายรถเสีย สภาวะที่ไม่ปลอดภัยเป็นสาเหตุด้านกายภาพของอุบัติเหตุที่แก้ไขได้ง่ายกว่าปัญหาด้านพฤติกรรม การเกิดอุบัติเหตุการจราจรส่วนมากนั้น ไม่ใช่เป็นความบังเอิญ หรือปราศจากสาเหตุที่เกิดขึ้นกวีวิชาการหลายสาขาได้ศึกษาถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุการจราจรในแง่ของวิทยาการระบาด ซึ่งมีการจำแนกตาม เพศ วัย ชนิดของยานพาหนะ วัน เวลา สถานที่ และอื่น ๆ แต่สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุไม่สามารถมองเห็นได้ล่วงหน้า ดังนั้นจึงไม่สามารถคาดเดาเหตุการณ์ได้

ครรชิต ผิวนวล (2524, อ้างถึงใน วิเชียร มูริจันทร์, 2541, หน้า 24-25) ให้ข้อสังเกตถึงปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุได้ว่า ผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นต้นเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุทางจราจร โดยประมาณร้อยละ 90 ของจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมด มีสาเหตุมาจากความบกพร่องของคน

1. อายุของผู้ขับขี่ (Driver's Age)

จากการรายงานในสหรัฐอเมริกา ผู้ขับขี่ที่มีอายุระหว่าง 20-24 ปี จะเป็นกลุ่มที่เกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุร้ายแรงสูงสุด สำหรับในประเทศไทยจากสถิติอุบัติเหตุพบว่าผู้ขับขี่ที่มีอายุระหว่าง 18-22 ปี เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุสูงสุด ส่วนผู้ขับขี่ที่มีอายุระหว่าง 23-27 ปี เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุสูงเป็นอันดับรองลงมา

2. เพศของผู้ขับขี่ (Driver's Sex)

เพศของผู้ขับขี่เป็นอีกปัจจัยหนึ่งที่มีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุการจราจร ซึ่งจากการศึกษาในสหรัฐอเมริกา พบว่า ผู้ขับขี่เพศชายมีจำนวนร้อยละ 59 ของจำนวนผู้ขับขี่ทั้งหมด ส่วนอุบัติเหตุเกิดจากผู้ขับขี่เพศชายมีจำนวนถึงร้อยละ 75 ด้านอัตราการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่ที่เป็นเพศชายสูงกว่าผู้ขับขี่เพศหญิงถึง 1.3 เท่า แต่หากชายและหญิงขับรถด้วยจำนวนคนเท่า ๆ กัน จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากผู้ขับขี่เพศหญิงจะมีสูงกว่าจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดจากผู้ขับขี่เพศชาย ทั้งนี้อาจเป็นเพราะความสามารถในการตัดสินใจและปฏิกิริยาตอบสนองในการขับขี่รถยนต์ของชายและหญิงไม่เท่ากัน

3. ระดับการศึกษาของผู้ขับขี่ (Driver's Education)

จากการศึกษาอุบัติเหตุบนทางด่วนของประเทศไต้หวัน พบว่าพื้นฐานของการศึกษาของผู้ขับขี่ยานพาหนะมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร จำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นร้อยละ 18.90 มาจากผู้ที่มีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย ร้อยละ 18.10 มาจากผู้ที่มีการศึกษาในระดับมัธยมศึกษาตอนต้น และร้อยละ 43.40 มาจากผู้ที่มีการศึกษาอยู่ในระดับชั้นประถมศึกษา จึงเห็นได้ว่าพื้นฐานการศึกษาของผู้ขับขี่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร

4. สภาพสมรรถภาพของผู้ขับขี่ (Medical Condition)

สภาพสมรรถภาพของผู้ขับขี่สามารถแบ่งเป็นระบบต่าง ๆ คือ ระบบสายตา ซึ่งอาจมีสาเหตุมาจากการดื่มสุรา มีสายตาผิดปกติ ตาบอดสี สายตาสั้น เป็นต้น ระบบหู เกี่ยวกับการได้ยินผิดปกติ ระบบของหัวใจ ระบบสมอง มีโรคประจำตัว เช่น โรคลมบ้าหมู และโรคเบาหวาน

จากสถิติอุบัติเหตุจราจรของสำนักงานตำรวจแห่งชาติและของกรมทางหลวงเป็นไปในแนวทางเดียวกัน พบว่า สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุทางหลวงมากที่สุด คือการขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด รองลงมาคือการขับรถตัดหน้าในระยะกระชั้นชิด และการแซงรถอย่างผิดกฎหมาย จากรายงานศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย และเอกสารการศึกษาของสถาบันการพลศึกษา (E-Learning) พบว่าสาเหตุของอุบัติเหตุในการจราจรทางบกนั้น เกิดขึ้นได้จากหลายสาเหตุด้วยกัน โดยอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นนั้น มักเกิดขึ้นจากสาเหตุที่สำคัญ 3 ประการดังนี้

1. บุคคล
2. สิ่งแวดล้อม
3. กฎหมาย

1. สาเหตุจากบุคคล ที่เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ ผู้ขับขี่ยานพาหนะ ผู้โดยสารคนเดินเท้า หรือสัตว์เลี้ยง

1.1 สาเหตุจากผู้ขับขี่ยานพาหนะ อาจเกิดจากความบกพร่องทางด้านร่างกาย เช่น ร่างกายอ่อนเพลีย ง่วงนอน หลับใน มีโรคประจำตัว ตาบอดสี หรืออาจมีความบกพร่องทางด้านจิตใจและอารมณ์ เช่น มีความกลัดกลุ้มใจ วิตกกังวล หงุดหงิด ฉุนเฉียว มีความตึงเครียดทางอารมณ์ หรือการที่ผู้ขับขี่ไม่รู้จักรักษาป้องกันตนเอง เช่น ขับรถด้วยความประมาท ความเร่งรีบในการเดินทาง เสพยากระตุ้นประสาท หรือดื่มสุราขณะขับรถ อีกประการหนึ่งคือการขาดความรู้ความชำนาญและประสบการณ์ในการใช้ถนน เช่น ขาดความรู้เรื่องความเร็วกับรถ การคาดคะเนความเร็ว หรือระยะทางไม่ถูกต้อง ไม่มีความชำนาญในเรื่องลักษณะของขยดยานที่ใช้ขับ และที่สำคัญคือการที่ผู้ขับขี่ไม่มีความรู้ความเข้าใจกฎจราจร ไม่ปฏิบัติตามกฎระเบียบหรือข้อบังคับ เช่น ขับรถเร็ว ขับรถตัดหน้ารถอื่นระยะกระชั้นชิด ขับรถล้ำช่องทางเดินรถ ขับรถแซงซ้าย หรือการแข่งขานในที่คับขัน

ขับรถตามหลังคนอื่นอย่างกระชั้นชิด ฝ่าฝืนป้ายหยุดขณะออกจากทางร่วม ขับรถย้อนศรทางเดินรถ ขับรถฝ่าฝืนเครื่องหมายจราจร หยุดรถโดยกระชั้นชิด เป็นต้น

1.2 สาเหตุจากผู้โดยสาร คนเดินเท้า หรือสัตว์เลี้ยง อาจเกิดจากการขาดความระมัดระวัง เช่น ผู้โดยสารขึ้นหรือลงรถโดยไม่ระมัดระวังในการปิด-เปิดประตुरถ การเดินถนนโดยไม่ระมัดระวัง ขาดยาน วิ่งตัดหน้ารถ การวิ่งเล่นบนถนน ลังเลใจในการข้ามถนน หรืออาจเกิดจากการไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร เช่น การห้อยโหน ไม่ขึ้นหรือลงขณะรถหยุด หรือที่ป้ายจอด ไม่ข้ามถนนตรงทางข้าม หรือสะพานลอย ไม่เดินถนนตามบาทวิถีหรือทางเท้า อีกรกรณีอาจเกิดจากความรู้เท่าไม่ถึงการณ์ และอาจเกิดจากความไม่สมบูรณ์ของร่างกายและจิตใจ เช่น สภาพร่างกายที่อ่อนเพลีย การดื่มสุราขณะเดินถนน เป็นต้น

2. สาเหตุจากสิ่งแวดล้อม ที่เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุ ได้แก่ สภาพของรถ สภาพถนน และดินฟ้าอากาศ

2.1 สาเหตุจากสภาพของรถ เช่น ยางระเบิดหรือยางแตกทำให้รถเสียการทรงตัวเกิดพลิกคว่ำได้ง่าย โดยเฉพาะรถที่กำลังเล่นด้วยความเร็วสูง เบรกแตก เบรกลื่น เพลาหลุด หรือเพลาขาด คันส่งหลุดทำให้พวงมาลัยไม่สามารถควบคุมรถได้ อุปกรณ์ประจำรถชำรุดหรือขัดข้อง เช่น ไม่มีไฟหน้า-หลัง หรือมีไม่ครบถ้วน ไฟเลี้ยวชำรุด พวงมาลัยสั่นขณะขับ และที่สำคัญคือการเปลี่ยนแปลงสภาพรถ เช่น การเพิ่มแรงเครื่อง ทำให้ผู้ขับขี่เกิดความคะนองและขับรถเร็ว การแปลงสภาพรถตามความพอใจ โดยไม่คำนึงถึงสภาพรถที่ได้รับการออกแบบมา

2.2 สาเหตุจากบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุ สภาพถนน และสภาพแสงสว่าง ได้แก่ ทางแยก ทางโค้ง ทางตรง ทางเบี่ยงสะพาน วงเวียน ทางตัดทางรถไฟ ทางลาดชัน/ เนินเขา ทางเข้าออกทางด่วน ทางเชื่อมโยงทางแยก ทางเชื่อมอาคารที่พักอาศัย สภาพถนนที่เป็นหลุมเป็นบ่อ มีโคลนตม มีเครื่องกีดขวางมาก ๆ ถนนที่แคบ ถนนที่ลื่น ฯลฯ ซึ่งบริเวณที่มักเกิดเหตุบ่อยที่สุดคือ ทางตรง โดยเฉพาะเส้นทางที่ดีพื้นผิวถนนเรียบ มักทำให้ผู้ขับขี่ขาดความระมัดระวังและขับรถด้วยความเร็วสูง และอาจเกิดอาการหลับใน นอกจากนี้ยังพบว่าถนน 3 ช่องทางจะเกิดอุบัติเหตุมากกว่าถนน 2 และ 4 ช่องทาง และทางสี่แยกจะอันตรายกว่าสามแยก อีกส่วนคือสภาพแสงส่องสว่างบนถนน เช่น แสงสว่างที่ส่องจากรถคันที่สวนมาโดยการเปิดไฟสูงและมีความสว่างสูง ทำให้ตามัวมองไม่ชัดเจน หรือไม่มีไฟส่องสัญญาณทางแยก ถนนที่มีต้นไม้ไม่มีไฟฟ้า ไม่มีแสงสว่าง ทำให้มองไม่เห็นทาง ขอบเป็นอันตรายต่อการขับรถ อย่างไรก็ตามแสงสว่างในเวลากลางวัน หรือความสว่างของ ถนนก็มักทำให้เกิดอุบัติเหตุสูงกว่าเวลากลางคืน แต่ความรุนแรงจะเกิดในเวลากลางคืนมากกว่า

2.3 สาเหตุจากดินฟ้าอากาศ อาจเกิดจาก ฝนตกหนัก เกิดพายุ หรือหมอกลงจัด มีฝุ่นควันปกคลุมทำให้มองไม่เห็นทาง น้ำท่วม ทำให้ถนนเป็นหลุมเป็นบ่อ ถนนลื่น ทำให้รถตกถนน

หรือพลิกคว่ำ แต่ทั้งนี้ถึงแม้ว่าสภาพดินฟ้าอากาศที่ดี ก็มักเกิดอุบัติเหตุได้เช่นกัน ทั้งนี้เพราะผู้ขับขี่ ขับรถด้วยความเร็วสูง และขาดความระมัดระวังอันตราย

3. สาเหตุจากกฎหมาย

กฎหมายก็มีส่วนเกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ คือ การขาดการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ เพื่อให้ประชาชนทุกคนทราบกฎระเบียบ ข้อบังคับ และบทลงโทษ ทำให้ประชาชนขาดจิตสำนึก และฝ่าฝืนกฎระเบียบต่าง ๆ ซึ่งมีผลให้เกิดอุบัติเหตุได้ หรือการมีบทลงโทษหรือค่าปรับยังไม่เหมาะสม ทำให้มีการฝ่าฝืนกฎจราจรอยู่เสมอ อีกทั้งการขาดการกวาดล้าง จักรกุ่ม หรือยังไม่จริงจัง หรือเข้มงวดในการพิจารณาคำเนินคดีหรือจับกุม ผู้กระทำความผิด เป็นสาเหตุให้ผู้ขับขี่หรือใช้รถใช้ถนน อย่างเสรี ตามอำเภอใจ ซึ่งมักทำให้เกิดอุบัติเหตุ และการที่กฎหมายมิได้กำหนดเพศ อายุสูงสุดของผู้ขับขี่ การศึกษาขั้นต่ำของผู้ขับขี่ ซึ่งถึงแม้ว่าผู้ขับขี่จะสอบผ่านและได้รับใบอนุญาตขับขี่มาแล้ว ก็ อาจทำผิดกฎจราจร และทำให้เกิดอุบัติเหตุได้เช่นกัน

จากนิยาม ความหมาย ดังกล่าวมาแล้วข้างต้น สามารถสรุปได้ว่า อุบัติเหตุ คือ เหตุการณ์ ที่เกิดขึ้นโดยไม่ได้คาดคิดมาก่อนแล้วส่งผลให้เกิดความเสียหายขึ้น ทั้งนี้อุบัติเหตุที่ก่อให้เกิดปัญหา และมีปริมาณมากที่สุดคือ อุบัติเหตุจากการจราจรทางบก ซึ่งก่อให้เกิดการสูญเสียทั้งชีวิตและ ทรัพย์สิน และความเสียหายทางสังคม ทั้งนี้สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรนั้นเกิดจากหลาย ปัจจัย เช่น เกิดจากตัวบุคคล หรือจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย ได้แก่ พฤติกรรมต่าง ๆ เช่น ความ ประมาท ความมึนงง การฝ่าฝืนกฎจราจร อีกส่วนคือเกิดจากสภาวะที่ไม่ปลอดภัย ได้แก่ จากสภาพ ตัวรถ สภาพถนน สภาพแวดล้อมต่าง ๆ และผลที่เกิดจากทางกฎหมาย ได้แก่ การไม่บังคับใช้อย่าง จริงจัง การขาดการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้สังคมรับรู้ และกฎหมายที่ไม่เหมาะสมกับสภาพ สังคม

แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ

การป้องกันอุบัติเหตุเป็นแนวทางที่สำคัญเพราะว่าเป็นการตัดไฟแต่ต้นลมช่วยลดจำนวน ของการเกิดอุบัติเหตุลงได้ วิธีป้องกันอุบัติเหตุควรยึดหลัก 3 ประการ ดังนี้

1. วิศวกรรมศาสตร์ คือ การใช้ความรู้ทางวิชาการด้านวิศวกรรมศาสตร์ในการคำนวณ และออกแบบไม่ว่าจะเป็นถนน อุปกรณ์เครื่องมือต่าง ๆ ให้มีสภาพการใช้งานที่ปลอดภัยที่สุด เช่น การออกแบบความลาดเอียงของถนนให้เหมาะสมกับรัศมีความโค้งถนน เป็นต้น
2. การศึกษา คือ การให้ความรู้หรือการฝึกอบรมและแนะนำแก่ประชาชนหรือผู้ขับขี่ ให้ มีความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ และการเสริมสร้างความปลอดภัย วินัยจราจร ให้รู้ ว่าอุบัติเหตุจะเกิดขึ้นและป้องกันได้อย่างไร และขับขี่อย่างไรจึงจะปลอดภัยที่สุด

3. การออกกฎข้อบังคับ คือ การกำหนดมาตรการควบคุมบังคับให้ประชาชนและผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎระเบียบ หากผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามจะต้องถูกลงโทษ เพื่อให้เกิดความสำนึกและหลีกเลี่ยงการขับขี่ที่ไม่ถูกต้องหรือเป็นอันตราย

ปรีชา วิหคโต และคณะ (2540, หน้า 17) ให้ความหมาย การป้องกันอุบัติเหตุ (Accident Prevention) หมายถึง กระบวนการควบคุมไม่ให้เกิดอุบัติเหตุ จากความหมายดังกล่าวแล้วข้างต้นจะพบว่า การป้องกันอุบัติเหตุ เป็นกระบวนการซึ่งหมายถึง กิจกรรม (Activity) ที่ทำอย่างมีขั้นตอนและกิจกรรมที่ทำนั้น มีวัตถุประสงค์เพื่อไม่ให้อุบัติเหตุเกิดขึ้น หรือเกิดซ้ำขึ้นอีก

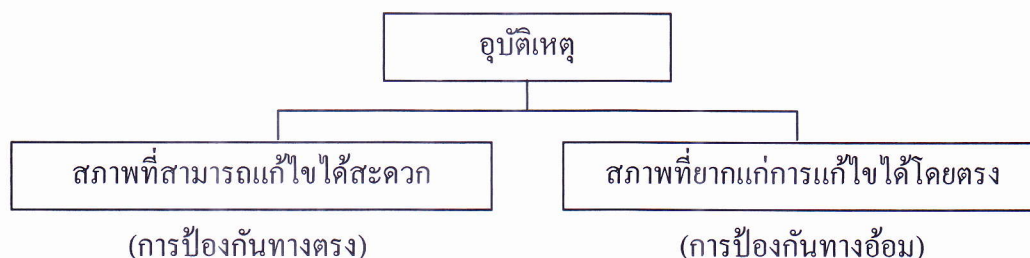
การป้องกันอุบัติเหตุที่มีประสิทธิภาพ (วิฑูรย์ สิมะโชคดี และคณะ, 2536, หน้า 64) ประกอบด้วย

1. การค้นหาสาเหตุ โดยการค้นหาสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นในอดีต เมื่อพบแล้วให้ทำการแก้ไขปรับปรุงเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นอีก
2. การค้นหาจุดอันตรายที่มีอยู่ในปัจจุบันซึ่งอาจทำให้เกิดอุบัติเหตุได้เมื่อพบแล้วให้ทำการแก้ไขปรับปรุงเพื่อป้องกันไม่ให้เกิดอุบัติเหตุขึ้น

ส่วนคำว่า การควบคุม หมายถึง การทำให้สาเหตุของความพลอดภัยให้เกิดขึ้นและระงับสาเหตุของอุบัติเหตุไม่ให้เกิดขึ้น เช่น ถ้าจากการศึกษาพบว่า ความรู้เรื่องกฎจราจร เป็นสาเหตุของการขับรถยนต์ที่พลอดภัย และการเมาสุราเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุการขับรถยนต์ชนกัน ดังนั้นกระบวนการที่ทำให้ผู้ขับขี่รถยนต์มีความรู้เรื่องกฎจราจร และไม่ให้ผู้ขับขี่รถยนต์เมาสุรา นับเป็นการควบคุมอุบัติเหตุการขับรถยนต์ชนกัน

นอกจากนี้การป้องกันอุบัติเหตุที่สำคัญประการหนึ่งคือ การศึกษาหาความรู้และการถ่ายทอด หรืออบรมให้ความรู้แก่ประชาชนในเรื่องความปลอดภัยในการจราจร การจัดเพิ่มการเรียนการสอนในวิชากฎหมายจราจรในหลักสูตรการศึกษา การอบรมมารยาทในการขับขี่รถยนต์ แก่ผู้ขับขี่รถยนต์ ผู้โดยสาร และผู้เดินเท้า การแนะนำประชาชน ผู้ใช้รถใช้ถนน ให้รู้จักระมัดระวังในการเดินทางขณะสภาพดินฟ้าอากาศผิดปกติสำหรับผู้ขับขี่จะต้องเรียนรู้ เรื่องเกี่ยวกับตัวรถ สภาพการใช้งาน เรียนรู้วิธีการขับขี่ เส้นทางเดินทาง เรียนรู้มารยาท และกฎการจราจรด้วย เพราะจะเป็นการพัฒนาความรู้ความเข้าใจ เป็นการปลูกฝังจิตสำนึกทัศนคติที่ถูกต้องแม้จะต้องใช้เวลาแต่ผลที่ได้รับจากการอบรมนี้จะให้ผลที่ถาวรและมีประสิทธิภาพ ประชาชนหรือผู้ขับขี่จะรู้ถึงวิธีการขับขี่ที่ปลอดภัย สามารถค้นหาหรือทราบถึงปัจจัยที่จะเป็นจุดเสี่ยงหรือจุดอันตรายต่าง ๆ และเรียนรู้วิธีหลีกเลี่ยง รวมถึงวิธีป้องกันอุบัติเหตุได้ด้วยตนเอง ทำให้เราสามารถควบคุมดูแลและป้องกันอุบัติเหตุจากการจราจรได้ง่ายและมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้น

ขอบข่าย หลักการ และรูปแบบของการป้องกันอุบัติเหตุ จำแนกได้ตามสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุดังภาพต่อไปนี้



ภาพที่ 3 ขอบข่ายของการป้องกันอุบัติเหตุ

จากภาพ อุบัติเหตุที่เกิดขึ้น หากใช้เกณฑ์ของความสามารถในการแก้ไขแล้ว แนวทางแก้ไขอุบัติเหตุ จำแนกเป็น 2 ประเภทได้แก่

1. สภาพที่สามารถแก้ไขได้สะดวก ได้แก่อุบัติเหตุที่เกิดจากขาดการจัดทำ เช่น ไม่มี ฝารอบปลั๊กไฟทำให้ไปดูดนักเรียน วิธีการป้องกันทำได้สะดวกด้วยการนำฝารอบปลั๊กไฟมาครอบ การทำราวกันระเบียงบันได หรือการตรวจเช็คสภาพรถยนต์ก่อนขับขี่ เป็นต้น
2. สภาพที่ยากแก่การแก้ไขได้โดยตรง ได้แก่ อุบัติเหตุที่เกิดจากธรรมชาติ เช่น อุบัติเหตุที่เกิดจาก ไฟฟ้า น้ำท่วม ความชื้น หรืออุบัติเหตุที่ยากแก่การแก้ไข เช่น จำนวนรถยนต์ที่เพิ่มมากขึ้น และลักษณะนิสัยเหม่อลอย อย่างไรก็ตาม สภาพเหล่านี้เปลี่ยนแปลงโดยตรงได้ยาก แต่สามารถหาวิธีป้องกันทางอ้อมได้ หรือหลีกเลี่ยงได้

จากความสามารถในการแก้ไขอุบัติเหตุดังกล่าว แนวทางการป้องกันอุบัติเหตุจึงทำได้ทั้ง การป้องกันทางตรง และการป้องกันทางอ้อม

หลักการของการป้องกันอุบัติเหตุ

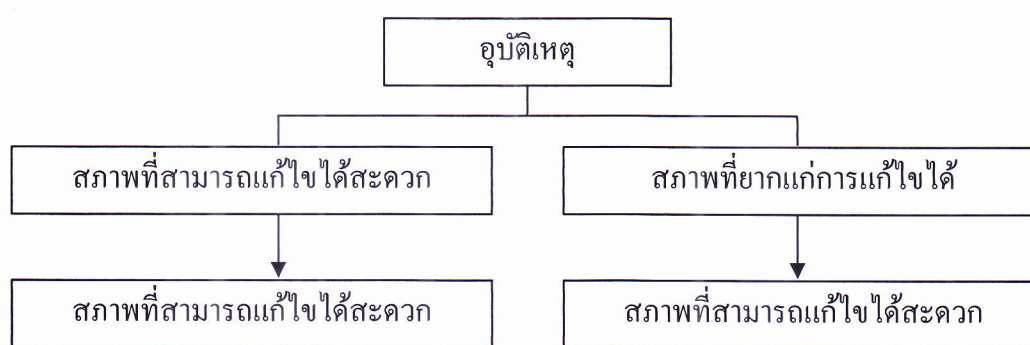
หลักการป้องกันอุบัติเหตุ จำแนกตามความสามารถในการป้องกันอุบัติเหตุได้เป็น 2 หลักการ ได้แก่

1. หลักการขจัดสภาพที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe Condition) หมายถึง การป้องกันอุบัติเหตุที่ต้องการการป้องกันทางตรง เช่น การนำฝารอบปลั๊กไฟมาครอบ เพื่อป้องกันไฟฟ้าดูดนักเรียน การทำราวกันระเบียงบันไดเพื่อป้องกันนักเรียนตกจากชั้นบนลงชั้นล่าง การตรวจเช็คสภาพเบรกของรถยนต์ที่ใช้ขับขี่ เพื่อป้องกันการชนกันเมื่อเบรกไม่หยุด เป็นต้น
2. หลักการขจัดการกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe act) หมายถึง การป้องกันอุบัติเหตุที่ต้องการป้องกันทางอ้อม หรือที่เกิดจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย และการกระทำที่ไม่ตั้งใจให้เกิด

เช่น การหยอกล้อกันขณะเล่นทำให้หกล้ม หรือมีนิสัยชอบเสี่ยงจึงวิ่งตัดหน้ารถยนต์ การกระทำที่ไม่ปลอดภัยนี้ อาจเกิดจาก

- 2.1 ขาดความรู้ความชำนาญ
- 2.2 มีเจตคติที่ไม่ถูกต้อง
- 2.3 สภาพร่างกายไม่สมบูรณ์ หรือไม่เหมาะสมกับกิจกรรมที่ทำ

จากขอบข่ายแนวทางป้องกันอุบัติเหตุ ตามความสามารถในการป้องกันอุบัติเหตุดังกล่าว จึงได้หลักการของการป้องกันอุบัติเหตุดังภาพต่อไปนี้



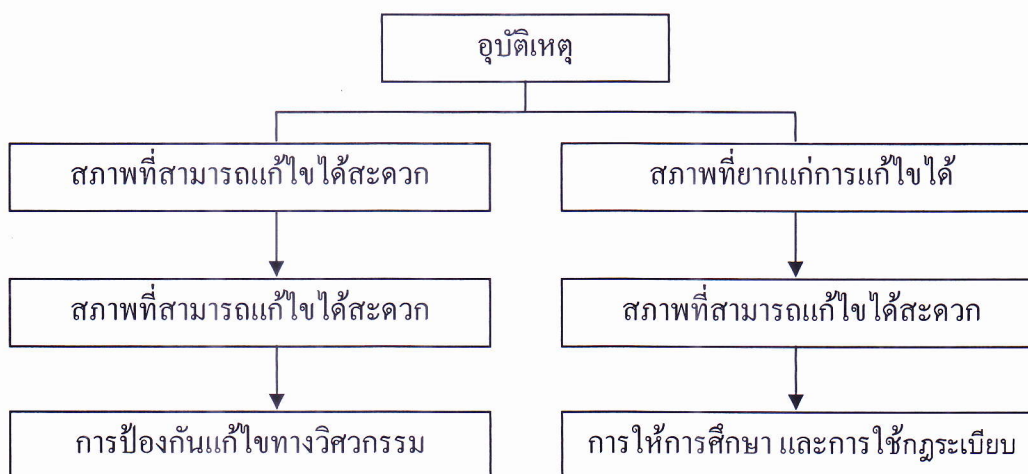
ภาพที่ 4 หลักป้องกันอุบัติเหตุ

รูปแบบของการป้องกันอุบัติเหตุ

จากหลักการป้องกันอุบัติเหตุ สามารถกำหนดรูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุได้ 3 รูปแบบ ได้แก่

1. รูปแบบการให้การศึกษา (Education) หมายถึง รูปแบบที่โรงเรียนจัดขึ้นเพื่อให้ความรู้และเจตคติ และฝึกทักษะการป้องกันอุบัติเหตุให้กับนักเรียนโดยตรง เช่น จัดสอนวิชาสวัสดิศึกษาในวิชาต่าง ๆ เชิญวิทยากรมาบรรยายเรื่องการป้องกันอุบัติเหตุ เป็นต้น
2. รูปแบบการบังคับ (Enforcement) หมายถึง รูปแบบที่โรงเรียนจัดขึ้นเพื่อให้นักเรียนตระหนัก และควบคุมให้นักเรียนต้องปฏิบัติ เช่น การออกกฎระเบียบของโรงเรียนในการข้ามทางม้าลาย การทำป้ายเตือนให้ระมัดระวังการเล่นในสนามเด็กเล่น การจัดสารวัตรนักเรียนช่วยนักเรียนข้าม ทางเท้าหน้าโรงเรียน เป็นต้น
3. รูปแบบการป้องกันและแก้ไขทางวิศวกรรม (Engineering) หมายถึง รูปแบบที่ต้องใช้ความรู้ทางวิศวกรรมมาช่วยการป้องกันอุบัติเหตุ เช่น พื้นของสนามบาสเกตบอลที่ทำให้นักเรียนลื่นแล้วไม่บาดเจ็บ

รูปแบบให้การศึกษา (Education) รูปแบบการบังคับ (Enforecment) รูปแบบการป้องกัน และแก้ไขทางวิศวกรรม หรือเรียก 3 รูปแบบนี้ว่า 3'E ของรูปแบบการป้องกันอุบัติเหตุ ดังภาพต่อไปนี้



ภาพที่ 5 รูปแบบของการป้องกันอุบัติเหตุ

มาตรการป้องกันอุบัติเหตุ

มาตรการสากลที่ใช้ในการป้องกันอุบัติเหตุจราจร ประกอบด้วยมาตรการหลัก 3 ประการ คือ (คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุฯ, ม.ป.ป., หน้า 22 อ้างถึงใน กฤตพงศ์ โรจน์รุ่งศศิธร, 2549, หน้า 17)

1. การให้ศึกษาอบรม (Education) เพื่อให้ประชาชนทุกระดับชั้น ตั้งแต่เด็กเล็ก ขึ้นมาจนถึงประชาชนทั่วไป มีความรู้ในการป้องกันตนเองจากอุบัติเหตุได้ และให้เกิดความสำนึกในเรื่องความปลอดภัย ให้รู้ว่าอุบัติเหตุเป็นสิ่งที่ป้องกันได้ และจะป้องกันอย่างไร ปลูกฝังจิตสำนึกด้านความปลอดภัย ความมีระเบียบวินัย ในการใช้รถใช้ถนนอย่างถูกวิธีและปลอดภัย
2. การบังคับให้ปฏิบัติตามกฎจราจร (Enforecment) เพื่อให้ผู้ใช้รถใช้ถนนปฏิบัติตามกฎจราจรซึ่งเป็นกฎแห่งความปลอดภัย รวมทั้งกฎหมายอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้อง เช่น การตรวจสภาพรถ การสอบต่อใบอนุญาตขับขี่ การสวมหมวกนิรภัย และการใช้เข็มขัดนิรภัย เป็นต้น
3. การวิศวกรรม (Engineering) การปรับปรุงแก้ไขทางด้านวิศวกรรม โดยศึกษาข้อมูลจากลักษณะ และสาเหตุของอุบัติเหตุที่เกิดขึ้น และใช้วิธีการทางด้านวิศวกรรมเข้ามาปรับปรุงแก้ไขทั้งสภาพของถนน วิศวกรรมความปลอดภัย วิศวกรรมจราจร และวิศวกรรมอุตสาหกรรม รวมถึงสภาพสิ่งแวดล้อมของทาง และการปรับปรุงยานพาหนะ ได้แก่ ปรับปรุงแก้ไขเครื่องหมายจราจร

ป้ายหรือสัญญาณไฟจราจร การสร้างถนน รถยนต์มีมาตรฐาน มีการบังคับใช้เข็มขัดนิรภัย หมวกนิรภัย เครื่องจักรกลที่มีอุปกรณ์ป้องกันอันตราย

จากนิยาม ความหมายดังกล่าวมาแล้วข้างต้น สรุปได้ว่า แนวทางในการป้องกันอุบัติเหตุ นั้น จุดเริ่มต้นคือ การค้นหาสาเหตุอุบัติเหตุ การค้นหาจุดหรือปัจจัยที่มีภาวะเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุที่มีอยู่ในปัจจุบัน เมื่อพบแล้วให้ทำการแก้ไขปรับปรุงเพื่อป้องกัน ไม่ให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นอีก โดยสามารถดำเนินการได้ใน 3 แนวทาง ได้แก่ ให้การศึกษา (Education) การบังคับใช้กฎหมาย (Enforcement) การป้องกันและแก้ไขทางวิศวกรรม (Engineering) หรือเรียกรูปแบบนี้ว่า 3'E ของการป้องกันอุบัติเหตุ ซึ่งทั้ง 3 แนวทางนี้การให้การศึกษาอบรม (Education) มีความสำคัญที่สุด เพราะถึงแม้จะพัฒนาหรือปรับปรุง ทั้ง Engineering และ Enforcement ไปมากมายเพียงใดก็ตาม แต่หากประชาชนยังขาดจิตสำนึกในเรื่องการเคารพกฎจราจร ตลอดจนมองข้ามความปลอดภัยบนท้องถนน ก็เป็นสิ่งที่ลำบากและยุ่งยากที่จะแก้ไข ทั้งนี้เพราะการแก้ปัญหาการจราจรโดยการพัฒนาปรับปรุงด้านวิศวกรรมจราจร และการบังคับใช้กฎหมายนั้นสามารถทำได้ง่ายกว่า แต่การให้การศึกษาแก่ประชาชนจะต้องศึกษาวิเคราะห์ให้ละเอียดลึกซึ้ง โดยจะต้องให้การศึกษาปลูกจิตสำนึกเพื่อให้ประชาชนเกิดนิสัยในการปฏิบัติตนให้ปลอดภัย (Safety Habits) และมีจิตสำนึกปลอดภัย (Safety First) พร้อมกันนี้ต้องหาแนวทางการติดตามผลจากการให้ความรู้ไปแล้วนั้นว่าประชาชนได้นำปฏิบัติหรือไม่

แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับความคิดเห็น

ไมครี (Maier, 1955, p. 52 อ้างถึงใน ชัยพงษ์ โชติวรรณ, 2541, หน้า 10) ได้ให้ความหมายของความคิดเห็นไว้ว่า เป็นการแสดงออกทางทัศนคติส่วนหนึ่งและการแปลความหมายของข้อเท็จจริง (Facts) อีกส่วนหนึ่งซึ่งเป็นการแปลความหมายย่อมขึ้นอยู่กับอิทธิพลและทัศนคติของบุคคลที่มีต่อสิ่งนั้น

เวบสเตอร์ (Webster, 1967, p. 385 อ้างถึงใน ชัยพงษ์ โชติวรรณ, 2541, หน้า 11) ได้สรุปความหมาย ของความคิดเห็นไว้ว่า ความคิดเห็น คือความเชื่อที่ได้ตั้งอยู่บนความแน่นอน หรือความรู้อันแท้จริงแต่ตั้งอยู่ที่จิตใจ ความเห็น และการลงความเห็นของแต่ละบุคคลที่ว่ามันจะจริงหรือน่าจะตรงตามที่คิดไว้

กอลส์นิก (Kolesnink, 1970, p. 320 อ้างถึงใน ชัยพงษ์ โชติวรรณ, 2541, หน้า 11) ได้ให้ความหมายของความคิดเห็นไว้ว่าเป็นการแสดงออกซึ่งการตัดสินใจจากการประเมินค่า (Evaluation judgement) หรือทัศนะ (Point of View) เกี่ยวกับเรื่องใดเรื่องหนึ่งโดยเฉพาะ และความคิดเห็นนี้ย่อมได้รับอิทธิพลของทัศนคติด้วย

บุญธรรม คำพอง (2520, หน้า 72 อ้างถึงใน ชัยพงษ์ โชติวรรณ, 2541, หน้า 12) ได้ให้ความหมายของความคิดเห็นไว้ว่า ความคิดเห็นของบุคคลเกี่ยวข้องกับคุณสมบัติประจำตัวของแต่ละบุคคลอีกด้วย ซึ่งคุณสมบัติประจำตัวบางอย่าง เช่น พื้นความรู้ประสบการณ์ในการทำงานและติดต่อระหว่างบุคคลและกลุ่มที่มีความคิดเห็นไปในทิศทางใดทิศทางหนึ่ง ทั้งนี้เพราะพื้นฐานความรู้อันเป็นกระบวนการทางสังคมการที่ได้รับจากการศึกษามาเป็นเวลาหลายปี จะเป็นรากฐานก่อให้เกิดความคิดเห็นต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งโดยเฉพาะ

ทวี เกรามัญ (2520, หน้า 5 อ้างถึงใน ชัยพงษ์ โชติวรรณ, 2541, หน้า 12) ได้ให้ความหมายของความคิดเห็นไว้ว่า ความคิดเห็นเป็นการแสดงออกที่อยู่บนรากฐานของข้อเท็จจริงและทัศนคติของบุคคลต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่งซึ่งอาจจะเป็นบุคคล กลุ่มบุคคลหรือสถานการณ์ เป็นต้น ความคิดเห็นอาจจะเป็นไปในทางเห็นด้วยหรือไม่เห็นด้วยต่อสิ่งนั้นได้

ความสำคัญของความคิดเห็น

การสำรวจความคิดเห็นของเบสท์ (Best, 1977, p. 53) กล่าวว่าเป็นการศึกษาความรู้สึกของบุคคลที่มีต่อสิ่งใดสิ่งหนึ่ง แต่ละคนจะแสดงความเชื่อและความรู้สึกใด ๆ ออกมาโดยการพูด การเขียน การสำรวจ ความคิดเห็นจะเป็นประโยชน์ต่อการวางแผนนโยบายต่าง ๆ เพราะจะทำให้สำเร็จบรรลุเป้าหมายอย่างแท้จริงแล้ว ควรจะได้รับความร่วมมือจากประชาชน การเผยแพร่โครงการและการรับฟังความคิดเห็นจากประชาชนต่อโครงการจะเกิดผลดี คือ ช่วยให้โครงการนั้นสอดคล้องเป็นไปตามความต้องการของท้องถิ่นอันเป็นสิ่งแวดล้อมทางสังคมที่ใช้ประเมินค่าโครงการ และทำให้ประชาชนเกิดความรู้สึกในการเข้ามามีส่วนร่วม ทำให้เกิดการต่อต้านขึ้น ถ้าสาธารณชนมีส่วนร่วมหรือมีสิทธิแสดงความคิดเห็นในโครงการใด ๆ ที่จะพัฒนาประเทศนั้น จะทำให้ประชาชนเกิดความสำนึกในการเป็นเจ้าของ เปลี่ยนแปลง ปรับปรุง หรือรักษาไว้ ซึ่งจะเป็นประโยชน์ต่อการวางแผนนโยบายต่าง ๆ การเปลี่ยนแปลงนโยบาย หรือการเปลี่ยนแปลงระบบทั้งการฝึกหัดทำงานด้วย

การวัดความคิดเห็น

การวัดความคิดเห็น สามารถวัดความคิดเห็นของบุคคลได้หลายวิธี วิธีที่ใช้กันทั่วไป คือ การใช้การตอบแบบสอบถามและการสัมภาษณ์ ว่าวิธีที่ง่ายที่สุดในการที่จะบอกถึงความคิดเห็นนั้นก็ คือ การแสดงให้เห็นถึงร้อยละของคำตอบในแต่ละข้อความเพราะความคิดเห็นจะออกมาเป็นลักษณะเช่นไร และจะได้ทำตามความคิดเห็นเหล่านั้นได้

วิเชียร เกตุสิงห์ (2530, หน้า 94) การใช้แบบสอบถามสำหรับการวัดความคิดเห็นจะต้องระบุให้ผู้ตอบตอบว่าเห็นด้วย หรือไม่เห็นด้วยกับข้อความที่กำหนดให้ แบบสอบถามประเภทนี้นิยมสร้างตามความคิดของลิเคิร์ต (Likert) ซึ่งแบ่งน้ำหนักของความคิดเห็นออกเป็น 5 ระดับ ได้แก่

เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่แน่ใจ ไม่เห็นด้วย และไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง ส่วนการให้คะแนนนั้นขึ้นอยู่กับในความเป็นทางปฏิฐาน (Positive) หรือปฏิเสธ (Negative)

นีออน กลิ่นรัตน์ (2525 อ้างถึงใน พระมหาเอกมร จิตปญฺโญ, 2553, หน้า 14-16) ความคิดเห็นและทัศนคติ มีความหมายและลักษณะต่าง ๆ ใกล้เคียงกันมาก ดังนั้นการวัดความคิดเห็นจึงใช้วิธีการวัดทางทัศนคติได้ด้วย แต่เนื่องจากทัศนคติเป็นพฤติกรรมภายใน และไม่สามารถทราบได้เลยว่าบุคคลมีทัศนคติอย่างไร ดังนั้นจึงต้องใช้วิธีการอนุมานจากพฤติกรรมภายนอกที่บุคคลแสดงออก และมีวิธีการวัดหลาย ๆ อย่างด้วยกัน

การวัดความคิดเห็นโดยวิธีการให้ผู้ถูกวัดตอบถึงความรู้สึก หรือทำที่ที่มีต่อสิ่งนั้น ๆ อาจเป็นไปในรูปทางบวกหรือทางลบไม่ได้แยกวัดองค์ประกอบทั้ง 3 ด้าน คือ ด้านความคิด ความรู้สึก หรือด้านพฤติกรรม แต่จะวัดเพียง ดี-ไม่ดี สนับสนุน-คัดค้าน เห็นด้วย-ไม่เห็นด้วย มาตราวัดทัศนคติแบบนี้แบ่งออกได้หลายประเภท เช่น มาตราวัดของ ลิเคิร์ท(Likert-Type.Scales) ได้สร้างมาตรวัดทัศนคติโดยพัฒนามาจากของ Thurstone มีข้อความทั้งบวกและทางลบปะทะกัน ส่งไปให้ผู้ตอบตัดสินว่าข้อความใดตรงกับระดับความคิดเห็นของผู้ตอบมากที่สุด ซึ่งมี 5 ระดับ คือ เห็นด้วยอย่างยิ่ง เห็นด้วย ไม่มีความเห็น ไม่เห็นด้วย ไม่เห็นด้วยอย่างยิ่ง แต่จากการใช้มาตรวัดแบบนี้มักจะพบว่า ผู้ตอบที่ช่องไม่มีความเห็นเป็นส่วนมาก จึงมีการใช้คำว่าเห็นด้วยเพียงเล็กน้อย และไม่เห็นด้วยเพียงเล็กน้อย แทนคำว่าเฉย ๆ เพื่อให้สามารถวัดความเห็นของผู้ตอบได้

การสังเกตพฤติกรรม การสังเกตพฤติกรรมภายนอกของบุคคลเป็นอีกวิธีหนึ่งที่ทำให้ทราบถึงทัศนคติของบุคคลได้ ซึ่งอาจใช้วิธีการสัมภาษณ์ประกอบด้วยเพื่อให้ผู้ถูกสัมภาษณ์อธิบายเพิ่มเติม และนอกจากนั้นอาจจะใช้วิธีการต่าง ๆ ต่อไปนี้ เพื่อวัดทัศนคติหรือความคิดเห็น ได้แก่

1. การใช้วิธีการกึ่งสะท้อนภาพ เช่น การใช้ผู้ถูกศึกษาบรรยายภาพที่มองเห็นไม่ชัดเจน หรือใช้เติมคำ หรือข้อความ หรือให้พูดคำใดคำหนึ่งที่นึกขึ้นได้ทันทีหลังจากที่เสนอคำที่ต้องการวัด
2. ผลการทำแบบทดสอบแบบปรนัย คือ การเลือกคำตอบจากแบบทดสอบแบบปรนัยในตัวเลือกที่ไม่ถูกต้อง และแสดงถึงความลำเอียงในเรื่องนั้น โดยจะต้องมีคำตอบที่ถูกต้องไว้ด้วย
3. การวัดจากปฏิกิริยาของร่างกาย เนื่องจากว่าขณะที่ร่างกายเกิดอารมณ์จะมีปฏิกิริยาของร่างกายที่สามารถวัดได้ เช่น การใช้เครื่องวัดการตอบสนองของผิวหนัง การวัดจากอัตราการเต้นของหัวใจ การบีบตัวของหลอดเลือด การหดและการขยายตัวของม่านตา สิ่งเหล่านี้จะทำให้รู้ถึงความเข้มข้นของทัศนคติ แต่ไม่สามารถบอกทิศทางว่าเป็นไปในทางลบหรือทางบวก
4. การวัดด้วยการแสดงออกทางใบหน้าแบบนี้ แบ่งเกณฑ์การวัดออกเป็นอาการของปาก กล่าวคือ ถ้าริมฝีปากโค้งขึ้นก็แสดงว่ามีความเห็นด้วย แต่ถ้าริมฝีปากอยู่ในระดับแนวราบหรือปกติแสดงว่าไม่แสดงความคิดเห็นหรือไม่แน่ใจ แต่ถ้าริมฝีปากโค้งลงล่างแสดงให้เห็นว่าไม่เห็นด้วย

การวัดความคิดเห็น หรือทัศนคติส่วนใหญ่จะใช้วิธีการแบบรายงานตนเอง เพราะสามารถจัดเก็บข้อมูลได้จากคนกลุ่มใหญ่ ซึ่งอาจกระทำได้โดยการสัมภาษณ์ ซึ่งมีทั้งแบบสัมภาษณ์ที่มีลักษณะคำถามไว้ให้เลือกตอบ และลักษณะคำถามที่ผู้ตอบสามารถแสดงความคิดเห็นได้อย่างเต็มที่ หรืออาจใช้แบบสอบถามซึ่งสามารถใช้ได้รวดเร็ว ข้อมูลที่ได้สามารถนำไปอธิบายได้กว้างขวาง แต่มีข้อจำกัด เพราะอาจได้ข้อมูลไม่ตรงกับความเป็นจริงกับพฤติกรรมของเขา เนื่องจากบุคคลเกิดความระมัดระวังในการตอบแบบสอบถาม เพราะฉะนั้น การวัดทัศนคติจึงควรใช้หลาย ๆ วิธีประกอบกัน เพื่อช่วยเสริมข้อบกพร่องในวิธีใดวิธีหนึ่งเพื่อให้สมบูรณ์ยิ่งขึ้น

พรเพ็ญ เพชรสุขศิริ (2531 อ้างถึงใน พระมหาเอกมร จิตปญโญ, 2553, หน้า 14-16) ได้กล่าวถึงมาตราวัดทัศนคติและความคิดเห็นที่ใช้กันอยู่แพร่หลายมี 4 วิธี คือ

1. วิธีของเทอร์สตัน (Thuston's Method) เป็นวิธีสร้างมาตราวัดออกเป็นปริมาณแล้วเปรียบเทียบตำแหน่งของความคิดเห็นหรือทัศนคติไปในทางเดียวกันและเสมือนว่าเป็น Scale ที่มีช่วงห่างเท่ากัน (Equal-Appearing Intervals)
2. วิธีของกัตต์แมน (Guttman's Scale) เป็นวิธีวัดทัศนคติหรือความคิดเห็นในแนวเดียวกันและสามารถจัดอันดับของทัศนคติสูง-ต่ำ แบบเปรียบเทียบกันและกันได้ จากอันดับต่ำสุดถึงสูงสุดได้ และแสดงถึงการสะสมของข้อความคิดเห็น
3. วิธีจำแนกแบบ เอส ดี สเกล (Semantic Differential Scale: S-D Scale) เป็นวิธีการวัดทัศนคติหรือความคิดเห็น โดยอาศัยคู่คำคุณศัพท์ที่มีความหมายตรงกันข้าม (Bipolar Adjective) เช่น ดี-เลว, ขยัน-ขี้เกียจ เป็นต้น
4. วิธีของไลเคิร์ท (Likert's Method) เป็นวิธีสร้างมาตรวัดทัศนคติและความคิดเห็นที่นิยมแพร่หลาย เพราะว่าเป็นวิธีสร้างมาตรวัดที่ง่าย ประหยัดเวลา ผู้ตอบสามารถแสดงทัศนคติในทางชอบหรือไม่ชอบ โดยจัดอันดับความชอบหรือไม่ชอบ ซึ่งอาจมีคำตอบให้เลือก 4 หรือ 5 คำตอบ และให้คะแนน 5, 4, 3, 2, 1 หรือ +2, +1, 0, -1, -2 ตามลำดับ

จากนิยาม ความหมาย และความสำคัญของความคิดเห็นดังกล่าวมาแล้วข้างต้น สรุปได้ว่า ความคิดเห็นเป็นการแสดงออกทางด้านความรู้สึก ความเชื่อและการตัดสินใจ ต่อสิ่งหนึ่งสิ่งใดหรือเรื่องใดเรื่องหนึ่งโดยเฉพาะ เป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกับทัศนคติ และค่านิยม เป็นเรื่องราวที่เกี่ยวกับจิตลักษณะของบุคคลหรือสังคม ค่านิยมเป็นเรื่องราวทางจิตอย่างกว้าง ๆ ในเรื่องใดเรื่องหนึ่ง ซึ่งความคิดเห็นดังกล่าวจะแสดงออกมาด้านความเชื่อ ความรู้สึกโดยการพูด การเขียน โดยอาศัยความรู้ การรับรู้ ประสบการณ์ และสภาพแวดล้อม ซึ่งการสำรวจความคิดเห็นจะเป็นประโยชน์ต่อการวางแผนนโยบายต่าง ๆ

แนวคิดทฤษฎีเกี่ยวกับพฤติกรรมของผู้บริโภค

ความหมายของพฤติกรรมของมนุษย์

มุกดา ศรียงค์ และคณะ (2540) ให้ความหมายของพฤติกรรมของมนุษย์ ตามความหมายเชิงจิตวิทยา หมายถึง การกระทำสิ่งต่าง ๆ ของมนุษย์ เช่น การกิน การนอน การพูด การคิด การฝัน การเล่นพนัน การเสพติด เป็นต้น พฤติกรรมของมนุษย์สามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ประเภท คือ พฤติกรรมภายนอก (Overt Behavior) และพฤติกรรมภายใน (Covert Behavior)

1. พฤติกรรมภายนอก (Overt Behavior) หมายถึง พฤติกรรมที่แสดงออกให้บุคคลอื่นมองเห็นได้ เช่น การพูด การยิ้ม การเขียนหนังสือ การเดิน เป็นต้น

2. พฤติกรรมภายใน (Covert Behavior) หมายถึง พฤติกรรมที่เกิดขึ้นภายในตัวบุคคล ซึ่งบุคคลอื่นมองไม่เห็นแต่สามารถวัดได้ เช่น ความคิด ความรู้สึก ทักษะ แรงจูงใจ เป็นต้น พฤติกรรมภายในนี้เราอาจวัดได้โดยการสอบถามโดยตรง หรือการสอบถามทางอ้อม เช่น การใช้แบบสอบถามหรือการใช้เครื่องมือวัด เช่น การใช้เครื่อง G.S.R. (Galvanic Skin Response) ในวัดการเปลี่ยนแปลงของกระแสไฟฟ้าบริเวณผิวหนัง ซึ่งทำให้สามารถเข้าใจถึง สภาวะทางอารมณ์ของบุคคล เป็นต้น

การที่จะเข้าใจพฤติกรรมมนุษย์ จะต้องสังเกตทั้งการกระทำของบุคคลซึ่งเป็นพฤติกรรมภายนอก และความรู้สึกนึกคิดของบุคคล ซึ่งเป็นพฤติกรรมภายในด้วย การสังเกตแต่เพียงพฤติกรรมอย่างใดอย่างหนึ่ง อาจก่อให้เกิดการสรุปที่ผิดพลาดได้

ทฤษฎี Myers-Briggs Type Indicator (MBTI)

MBTI เป็นทฤษฎีที่ถือกำเนิดมาจากทฤษฎีทางบุคลิกภาพของนักจิตวิทยาชื่อ จุง (Jung, n.d. อ้างถึงใน สุภชชา กิ่งแก้วเจริญชัย, 2556, หน้า 4) ซึ่งแบ่งมนุษย์ออกเป็น 8 ประเภท เนื่องจากคนเรามีทัศนคติ 2 แบบ ได้แก่ หันเข้าหาคนอื่น (Extroversion) หันเข้าหาตัวเอง (Introversion) และมีสภาวะของจิตใจ 4 แบบ ได้แก่ คิด (Thinking) รู้สึก (Feeling) ใช้สัญชาตญาณ (Intuition) และการรับรู้ทางประสาทสัมผัส (Sensing) และต่อมาได้ถูกพัฒนาโดย Isabel Myers และ Katharine Briggs ที่พบว่าคนประเภทเดียวกัน 2 คน อาจจะแตกต่างกันมาก เพราะทั้งสองมีแนวโน้มของ MBTI ที่แตกต่างกันมาก จึงได้จำแนกความแตกต่างกันที่มีอยู่ในคนประเภทเดียวกันตามทฤษฎีบุคลิกภาพของบุคคล (Personality Type) โดยกล่าวว่า “คนเราทุกคนเกิดมาจะมีความคุ้นชินกับ 4 สิ่งต่อไปนี้

1. สิ่งที่บุคคลให้ความสนใจหรือการหันเข้าหาคน คนจำพวกหนึ่งมักหันเข้าหาคนอื่นหรือโลกภายนอก (Extroversion-E) ส่วนคนอีกพวกหนึ่งมักหันเข้าหาตัวเอง (Introversion-I)
2. การรับทราบข้อมูลต่าง ๆ คนจำพวกหนึ่งถนัดการรับรู้ด้วยผัสสะ (Sensing-S) อีกพวกหนึ่งรับรู้ด้วยญาณทัศนะ (intuition-N)

3. การประเมินสถานการณ์การตัดสินใจในเรื่องต่าง ๆ คนจำพวกหนึ่งตัดสินใจด้วยความคิด (Thinking-T) ในขณะที่อีกพวกหนึ่งตัดสินใจด้วยความรู้สึก (Feeling-F)

4. การดำเนินชีวิต พวกหนึ่งชอบความเป็นระบบและชอบรวบรัด (Judging-J) อีกพวกหนึ่งปล่อยไปตามธรรมชาติและเปิดทางเลือกไว้เสมอ (Perceiving-P)

แต่ละประเภทจะประกอบไปด้วยลักษณะพิเศษที่ต่างกัน 2 แบบ โดยธรรมชาติคนเราจะมีแนวโน้มเป็นแบบใดแบบหนึ่งมากกว่าอยู่แล้ว บางคนชอบคิดแล้วจึงตัดสินใจเอง (Thinking Type) ในขณะที่อีกคนอาจชอบตัดสินใจในเรื่องต่าง ๆ ตามความรู้สึก (Feeling Type)

ความแตกต่างเหล่านี้เกิดจากการพัฒนาบุคลิกภาพของเราในวัยเด็ก คนเราต้องเลือกแบบใดแบบหนึ่งเพื่อให้ได้บุคลิกภาพที่ชัดเจน ว่ากันว่าในช่วงครึ่งหลังของชีวิต ทุกคนจะเราพัฒนาด้านตรงข้ามของบุคลิกที่ขาดหายไป เพื่อให้เกิดความสมดุลและกลายเป็นผู้ใหญ่ที่มีวุฒิภาวะที่มั่นคง เช่น พวก Extrovert จะเริ่มพัฒนา Introversion ส่วนพวก Introvert จะพัฒนา Extroversion เป็นต้น

ดังนั้น การเข้าใจบุคลิกภาพ ก็หมายถึง การเข้าใจลักษณะพิเศษทั้งสี่ประเภทของตนเอง การผสมผสานระหว่างลักษณะพิเศษ บุคลิกภาพตามหลักของ MBTI จึงแบ่งออกได้เป็นสี่กลุ่มหลัก หรือ ทุกคนจะต้องมีลักษณะบุคลิกภาพแบบใดแบบหนึ่งใน 16 ประเภทนี้ ดังนี้

ตารางที่ 2 ลักษณะพิเศษบุคลิกภาพตามหลักทฤษฎีบุคลิกภาพ

	นักอนุรักษ์นิยม (SJ)	นักปฏิบัติ (SP)	ผู้รู้ (NT)	ผู้ค้นหาตัวเอง (NF)
Extrovert	ESTJ	ESTP	ENTJ	ENFJ
	ESFJ	ESFP	ENTP	ENFP
Introvert	ISTJ	ISTP	INTJ	INFJ
	ISFJ	ISFP	INTP	INFP

ลักษณะและบุคลิกภาพของแต่ละกลุ่ม สามารถจำแนกได้ดังต่อไปนี้

1. กลุ่มนักอนุรักษ์นิยม (Sensing Judger)

- 1.1 อยากทำตัวเป็นประโยชน์ ชอบบริการ ชอบเป็นส่วนหนึ่ง
- 1.2 รักดีชอบ จริงใจ มีมโนธรรม รักครอบครัว และขนบธรรมเนียม ประเพณี
- 1.3 เป็นจริง ชอบระบบ ชอบกระบวนการที่มีแบบแผน
- 1.4 ห่วงอนาคต
- 1.5 บางครั้งรู้สึกว่าคุณถูกเอาเปรียบ หรือไม่เห็นหัว

ตารางที่ 3 ลักษณะและบุคลิกภาพของกลุ่มนักอนุรักษ์นิยม

ESTJ	ใช้ตรรก เต็มขนาด มีและให้ค่ากับประสิทธิภาพ กล้าพูด ต้องการเป็นผู้นำ
ESFJ	กระตือรือร้น อ่อนน้อม ช่างพูด เห็นอกเห็นใจ ชอบช่วยเหลือ
ISTJ	เงียบ เคร่งเครียด เกร็ดตรง ทำงานหนัก ใส่ใจรายละเอียด ติดตามผล
ISFJ	เป็นมิตรอย่างเงียบ ๆ ถ่อมตน ทุ่มเท ดูเหมือนพึ่งไม่ได้แต่พึ่งได้ ปิดทองหลังพระ

2. กลุ่มนักปฏิบัติ (Sensing Perceiver)

- 2.1 รักอิสระ อยู่ในโลกของความเป็นจริง
- 2.2 มองโลกแง่ดี ใจกว้าง กระตือรือร้น ยืดหยุ่น
- 2.3 อิสระเสรี และต้องการให้คนอื่นรู้ว่าตนรักอิสระเกลียดการบังคับ งานจำเจ
- 2.4 อยู่กับปัจจุบัน ไม่วางแผนระยะยาว

ตารางที่ 4 ลักษณะและบุคลิกภาพของกลุ่มนักปฏิบัติ

ESTP	ชอบลุย มีพลัง ชอบเสี่ยง ชอบท้าทาย อาจมั่วทะลุ
ESFP	เป็นมิตร ง่าย ๆ ชอบสังคม ช่างพูด ชอบช่วยคน
ISTP	เงียบ ไว้ตัว เป็นตัวของตัวเอง อยากรู้ อยากเห็น
ISFP	เป็นธรรมชาติ สุภาพ ถ่อมตัว จริงใจ มีเมตตา ใจกว้าง รอมชอม

3. กลุ่มผู้รู้ (Intuitive Thinking)

- 3.1 อยากรู้ ชอบแข่งขัน
- 3.2 ริเริ่ม เป็นนักวิเคราะห์ นักทฤษฎี
- 3.3 สนใจภาพรวม และความน่าจะเป็น
- 3.4 บังคับตัวเอง ทำทนายระบบ

ตารางที่ 5 ลักษณะและบุคลิกภาพของกลุ่มผู้รู้

ENTJ	ริเริ่ม มีตรรก มีประสิทธิภาพ ตรงไปตรงมา เด็ดขาด ต้องการเป็นผู้นำ
ENTP	กระตือรือร้น กล้าพูด กบฏ ริเริ่ม ฉลาด ไม่ค่อยคิดตามผล
INTJ	อิสระ มุ่งมั่น เป็นตัวเอง ผลักดันตนและคนรอบข้างให้บรรลุเป้าหมายได้
INTP	นักทฤษฎี อยากรู้ อยากเห็น รู้ลึก ไว้วางใจให้ความสำคัญกับการใช้ภาษาให้ถูกต้อง ชอบการแก้ปัญหา

4. กลุ่มผู้ค้นหาตัวเอง (Intuitive Feeling)

- 4.1 แสวงหาเอกลักษณ์เฉพาะตัว มีจินตนาการ รู้ลึก คนอื่นมักไม่เข้าใจ
- 4.2 อ่อนแอ เอาใจใส่ ห่วงเทให้กับความสัมพันธ์
- 4.3 อ่อนไหวต่อคำวิพากษ์วิจารณ์
- 4.4 อยากให้โลกดีขึ้น อยากเห็นคนประสบความสำเร็จ มองหาวิธีการปรับปรุงความเป็นอยู่

ตารางที่ 6 ลักษณะและบุคลิกภาพของกลุ่มผู้ค้นหาตัวเอง

ENFJ	ร่าเริง อยากรู้ อยากเห็น เป็นมิตร ขี้สงสาร ชอบช่วยเหลือ มีมโนธรรม เป็นนักพูดที่เก่ง เป็นผู้นำ
ENFP	กระตือรือร้น ช่างฝัน เก่งหลายอย่าง สื่อสารเก่ง คิดถึงความเป็นไปได้ ชอบริเริ่มโครงการ แต่ไม่อยู่ให้ตลอด
INFJ	สุภาพ เงียบ มีมโนธรรม วิริยะ แสวงหาความปรองดอง ยึดมั่นในหลักการ และอุดมคติอย่างเงียบ ๆ
INFP	ไว้วางใจ สุภาพ อยากรู้ อยากเห็น มีหัวใจที่เปิดกว้าง มีอุดมการณ์ ทำงานคนเดียว

สำนักงานคณะกรรมการการจากระบบการจราจรทางบก กองพัฒนาระบบการจราจร (จิรพัฒน์ โชติไกร, 2531, หน้า 13) ได้รวบรวมพฤติกรรมของผู้ขับขี่ยานพาหนะไว้ว่า สมรรถภาพในการขับขี่ของแต่ละคนมีความแปรปรวนแตกต่างกันขึ้นอยู่กับ อายุ ประสบการณ์ ความชำนาญ ความแข็งแรงของร่างกาย เช่น ดื่มของมีแอลกอฮอล์ กินยาเสพติด ทำกิจกรรมอื่นร่วมกับการขับรถ

หรือ ขับรถติดต่อกันเป็นเวลานานหลายชั่วโมง และสภาพแวดล้อมของทางที่ขับรถผ่านไป ทั้งนี้ โดยมีปัจจัยต่าง ๆ เป็นองค์ประกอบ ดังต่อไปนี้

การมองเห็น (Vision)

ความสามารถของตาคนปกติ ในขณะที่อยู่กับที่จะมองเห็นภาพในลักษณะเป็นกรวย จอกว้าง (Peripheral) มีขอบเขตทำมุม 120-160 องศา เมื่อมีการเคลื่อนที่ขอบเขตของความชัดเจนในการมองเห็นจะลดลง เช่น ที่ความเร็ว 40 กิโลเมตร/ ชั่วโมง มีมุมการมองเห็นได้ชัด 100 องศา ที่ความเร็ว 75 กิโลเมตร/ ชั่วโมง มีมุมการมองเห็นได้ชัด 60 องศา และที่ความเร็วเกิน 75 กิโลเมตร/ ชั่วโมง มีมุมการมองเห็นได้ชัด 40 องศา

สภาพการมองเห็นในเวลากลางคืน ถ้ามีแสงสว่างเข้าตาเราจากรถที่เล่นสวนทางมา หรือจากการสะท้อนของกระจกมาเข้าตาเรา จะทำให้ตามเกิดการพร่ามัวชั่วขณะ ตามของมนุษย์จะต้องใช้เวลาปรับตัวขยายหรือหดม่านตา ถ้าผ่านจากที่มีดอออกสู่ที่สว่างใช้เวลาประมาณ 3 วินาที และถ้าผ่านจากที่สว่างเข้าที่มืด ใช้เวลาประมาณ 6 วินาที

การได้ยิน (Hearing)

ผู้ขับขี่ใช้หูฟังร่วมกับตามอง เพื่อบอกทิศทางของยานพาหนะคันอื่น ในขณะที่เปลี่ยนทิศทาง หรือในขณะที่แซง แต่คนหูหนวกก็สามารถขับรถได้อย่างปลอดภัยและมีอุบัติเหตุค่อนข้างต่ำ เพราะจะเพิ่มความระมัดระวังตัวสูงขึ้นกว่าคนปกติ ประเทศไทยอยู่ในเขตร้อน รยยนต์ส่วนใหญ่จะต้องติดเครื่องปรับอากาศ ทำให้ต้องปิดกระจกรถยนต์ ซึ่งทำให้การได้ยินของผู้ขับขี่ลดลงได้ และหากมีการทำกิจกรรมอื่น ๆ ในขณะที่ขับรถทำให้ประสิทธิภาพการได้ยินลดลง ซึ่งมีผลต่อความปลอดภัย ในขณะที่ขับรถ

เวลาในการรับรู้ และการตอบสนอง (Perception and Reaction Time)

ร่างกายสามารถรับรู้ได้จากทางตา หู และการสัมผัส สภาพการรับรู้จะถูกส่งไปยังสมอง และสมองก็จะสั่งการให้มือ และเท้าทำหน้าที่ตามที่สมองกำหนดอีกทอดหนึ่ง ระยะเวลาที่ตามเริ่มมองเห็นวัตถุและสมองสั่งการให้เท้าเหยียบที่เบรก และยกเท้าไปเหยียบที่เบรก ประกอบด้วย ระยะเวลาต่าง ๆ ตามทฤษฎีของ PIEW ดังนี้

Perception Time	ระยะเวลาที่มองเห็นวัตถุชัดเจนและรับทราบสถานการณ์
Intellection Time	ระยะเวลาที่ใช้ในการพิจารณา วิเคราะห์ให้ทราบว่าสิ่งที่มองเห็นคืออะไร
Emotion Time	ระยะเวลาที่ใช้ในการตัดสินใจว่าจะทำอย่างไรต่อไปกับสถานการณ์ หรือสิ่งที่เห็นนั้น

Violation Time ระยะเวลาที่ใช้ในการปฏิบัติการตามที่สมองสั่งการ

ในสภาพร่างกายของคนปกติ จะมีอาการเมื่อยล้าจากการขับรถเป็นเวลานาน หรือจากการ คืบของมินเมาหรือการกินหรือเสพยาเสพติด การตอบสนองของผู้ขับขี่ที่ถูกกระตุ้น โดยสภาพ การจราจรนั้น ตามมาตรฐานของประเทศสหรัฐอเมริกา (AASHTO) แนะนำให้ใช้เวลาประมาณ 2.5 วินาที แต่ถ้าสภาพร่างกายของเราเกิดเหนื่อยล้าจากการเดินทางไกล หรือพบปัญหาที่ยากต่อการ ตัดสินใจ ระยะเวลาในการตอบสนองอาจเพิ่มเป็น 4 วินาที

องค์ประกอบที่มีผลต่อการตอบสนองในการจราจรมีดังนี้ (จิรพัฒน์ โชติไกร, 2531)

1. สถานะของผู้ขับขี่ เช่น อายุ ประสบการณ์ และความชำนาญ ไหวพริบ เพศ
2. สภาพของร่างกาย เช่น ความเมื่อยล้า ความแข็งแรง คืบของมินเมา กินยากระตุ้น ประสาท ขาดความรับผิดชอบในการควบคุมตนเอง
3. สภาพแวดล้อม เช่น ความร้อน ฝนตก ทิศนวิสัย สภาพการจราจร สภาพข้างทาง
4. ความรีบเร่ง ทำให้เกิดความประมาท ขาดความรอบคอบ ขับรถเร็ว
5. อารมณ์ เกิดจากสภาพการจราจรที่ไม่เป็นระเบียบ ความร้อนจัด หรือจากคนข้างเคียง ทำให้เกิดโมโห ขาดสติยั้งคิด หรือคึกคะนอง
6. ความกลัวต่อการถูกจับ และต่ออุบัติเหตุที่เกิดขึ้น มีผลให้ขับรถช้าลงเมื่อผ่านตำรวจ ทางหลวง หรือในถนนที่มีรถบรรทุกแล่นสวนทางมามาก ทำให้เพิ่มความระมัดระวัง

สรุปได้ว่า พฤติกรรมในการขับขี่ยานพาหนะนั้น ในแต่ละคนจะมีสมรรถภาพในการขับ ขี่แตกต่างกัน มีความแปรปรวนแตกต่างกัน ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับอายุ ประสบการณ์ ความชำนาญ ความ แข็งแรงของร่างกาย สภาพแวดล้อมของทางที่ขับขี่ ซึ่งตัวแปรดังกล่าวมีผลต่อความปลอดภัย ในขณะขับรถ

เฟสติงเจอร์ (Festinger, 1971 อ้างถึงใน วัชรพล อิมจรรณ, 2546, หน้า 18) ศึกษาถึง พฤติกรรมความขัดแย้งทางความคิด (Cognitive Dissonance Theory) โดยแนวคิดของทฤษฎีนี้มี พื้นฐานมาจากธรรมชาติ กลไกของการปรับตัวของมนุษย์ ซึ่งสรุปว่า มนุษย์ไม่สามารถทนต่อสิ่ง เปลี่ยนแปลงขัดแย้ง หรือไม่ลงรอยกันได้ เมื่อภาวะทางจิตอยู่ในภาวะที่ขัดแย้งหรือไม่ลงรอยกัน ภาวะทางจิตนี้จะทำให้เกิดภาวะขึ้นในตัวบุคคล คือ กระตุ้นให้บุคคลมีกิจกรรมอย่างใดอย่างหนึ่ง เพื่อจะทำให้ภาวะความไม่สบาย อันเกิดจากความขัดแย้งของความคิดลดลงได้ ความขัดแย้ง ระหว่างความคิด ความเข้าใจ จะมีผลต่อพฤติกรรมหรือการกระทำของบุคคล ภาวะความขัดแย้ง ระหว่างความคิด ความเข้าใจเกิดขึ้นเมื่อ

1. บุคคลรับรู้เหตุการณ์หรือข้อมูลใหม่ ซึ่งขัดแย้งกับความรู้ของตน อันได้แก่ความเชื่อ ความคิดเห็น และทัศนคติ

2. บุคคลได้พบเห็นเหตุการณ์ หรือข้อมูลที่ไม่คาดคิดมาก่อน
3. การไม่เห็นพ้องกับบุคคลอื่นในสังคม
4. การบังคับให้ยอมตาม ทำให้บุคคลเกิดความขัดแย้งระหว่างความคิดกับการกระทำเมื่อเกิดการขัดแย้งขึ้น

บุคคลสามารถลดความขัดแย้งได้ด้วยการ

1. หาข้อมูลใหม่มาสนับสนุนความคิด หรือพฤติกรรมของตน
2. ไม่รับหรือหลีกเลี่ยงที่จะรับข้อมูล
3. เปลี่ยนพฤติกรรมให้สอดคล้องกับความคิด หรือเปลี่ยนความคิดให้สอดคล้องกับพฤติกรรมของตน
4. เปลี่ยนความคิดให้สอดคล้องกับสิ่งแวดล้อม

จากความหมายแนวคิดทฤษฎีต่าง ๆ และจากแนวคิดของลืออง ดังกล่าวข้างต้น สรุปได้ว่า มนุษย์มีกลไกในการปรับตัว มนุษย์ไม่สามารถทนต่อสิ่งเปลี่ยนแปลงขัดแย้ง หรือไม่ลงรอยกันได้ เมื่อภาวะทางจิตอยู่ในภาวะที่ขัดแย้งหรือไม่ลงรอยกัน ภาวะทางจิตนี้จะทำให้เกิดภาวะขึ้นในตัวบุคคล คือ กระตุ้นให้บุคคลมีกิจกรรมอย่างใดอย่างหนึ่ง เพื่อจะทำให้ภาวะความไม่สบายอันเกิดจากความขัดแย้งของความคิดนั้นลดลง ผู้วิจัยใช้ทฤษฎีความขัดแย้งตามแนวคิดของลือองมาศึกษาพฤติกรรมเพื่อให้ทราบถึงการแสดงออกในลักษณะของการขับขีรดที่พยายามจะฝ่าฝืนกฎจรรยาของผู้ขับขี่ โดยนำมาเป็นแนวทางในการศึกษาครั้งนี้

แนวคิดเกี่ยวกับกฎหมาย

กฎหมายตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542 นั้นหมายถึง กฎที่สถาบันหรือผู้มีอำนาจสูงสุดในรัฐตราขึ้น หรือที่เกิดขึ้นจากจารีตประเพณีอันเป็นที่ยอมรับนับถือ เพื่อใช้ในการบริหารประเทศ เพื่อใช้บังคับบุคคลให้ปฏิบัติตาม หรือเพื่อกำหนดระเบียบแห่งความสัมพันธ์ระหว่างบุคคลหรือระหว่างบุคคลกับรัฐ

กฎหมาย คือ ข้อบังคับของรัฐซึ่งกำหนดความประพฤติของมนุษย์ ถ้าฝ่าฝืนจะได้รับผลร้ายหรือถูกลงโทษ (หยุด แสงอุทัย, 2533, หน้า 37)

กฎหมาย คือ กฎเกณฑ์หรือวิธีการที่ประชาชนจะต้องเชื่อฟังหรือปฏิบัติ หากไม่เชื่อฟังหรือไม่ปฏิบัติตาม ก็จะต้องได้รับผลในทางกฎหมายหรือสภาพบังคับ (St.paul, 1976, p.1028)

กฎหมายคือ กฎเกณฑ์ข้อบังคับที่รัฐหรือผู้มีอำนาจได้กำหนดขึ้นเพื่อควบคุมความประพฤติของมนุษย์ในสังคม หากผู้ใดฝ่าฝืนก็ต้องได้รับโทษอย่างใดอย่างหนึ่ง ทั้งนี้เพื่อให้สังคม

ส่วนรวมสามารถอยู่ได้ด้วยความมั่นคงและความสงบเรียบร้อย (ศรีราชา เจริญพานิช, 2544 อ้างถึงใน มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2544, หน้า 310)

คำว่า “กฎเกณฑ์” ใช้ได้ทั้งวิชาทางวิทยาศาสตร์และวิชาทางสังคมศาสตร์ กฎเกณฑ์ในสังคมมนุษย์ อาจมีมากมายหลายอย่าง เช่น ขนบธรรมเนียม จารีตประเพณี ศาสนา ศิลธรรมล้วนแล้วแต่มีอิทธิพลต่อการดำรงชีวิตของมนุษย์ในสังคม กฎเกณฑ์หมายรวมถึง ข้อบังคับด้วย (ศรีราชา เจริญพานิช, 2544 อ้างถึงใน มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2544, หน้า 310)

พระราชบัญญัติจราจรทางบก พุทธศักราช 2522

มาตรา 1 พระราชบัญญัตินี้เรียกว่า “พระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522”

มาตรา 4 ในพระราชบัญญัตินี้

(1) “การจราจร” หมายความว่า การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้าหรือ คนที่จูง จี๋ หรือ ไล่ต้อนสัตว์

(2) “ทาง” หมายความว่า ทางเดินรถ ช่องเดินรถ ช่องเดินรถประจำทาง ไหล่ทาง ทางเท้า ทางข้าม ทางร่วมทางแยก ทางลาด ทางโค้ง สะพาน และสถานที่ประชาชนใช้ในการจราจร และให้หมายความรวมถึงทางส่วนบุคคลที่เจ้าของยินยอมให้ประชาชนใช้ในการจราจร หรือที่เจ้าพนักงานจราจรได้ประกาศให้เป็นทางตามพระราชบัญญัตินี้ด้วย แต่ไม่รวมไปถึงทางรถไฟ

(3) “ทางเดินรถ” หมายความว่า พื้นที่ที่ทำไว้สำหรับการเดินรถไม่ว่าในระดับพื้นดิน ใต้หรือเหนือพื้นดิน

(4) “ช่องเดินรถ” หมายความว่า ทางเดินรถที่จัดแบ่งเป็นช่องสำหรับการเดินรถ โดยทำเครื่องหมายเป็นเส้นหรือแนวแบ่งเป็นช่องไว้

(6) “ทางเดินรถทางเดียว” หมายความว่า ทางเดินรถใดที่กำหนดให้ผู้ขับรถขับไปในทิศทางเดียวกันตามเวลาที่เจ้าพนักงานจราจรกำหนด

(9) “ทางร่วมทางแยก” หมายความว่า พื้นที่ที่ทางเดินรถตั้งแต่สองสายตัดผ่านกัน รวมบรรจบกัน หรือติดกัน

(13) “เขตปลอดภัย” หมายความว่า พื้นที่ในทางเดินรถที่มีเครื่องหมายแสดงไว้ให้เห็นได้ชัดเจนทุกเวลา สำหรับให้คนเดินเท้าที่ข้ามทางหยุดรอหรือให้คนที่ขึ้นหรือลงรถหยุดรอก่อนจะข้ามทางต่อไป

(14) “ที่คับขัน” หมายความว่า ทางที่มีการจราจรพลุกพล่านหรือมีสิ่งกีดขวาง หรือในที่ซึ่งมองเห็นหรือทราบได้ล่วงหน้าว่าอาจเกิดอันตรายหรือความเสียหายแก่รถหรือคนได้ง่าย

(15) “รถ” หมายความว่า ยานพาหนะทางบกทุกชนิด เว้นแต่รถไฟและรถราง

(16) “รถยนต์” หมายความว่า รถที่มีล้อตั้งแต่สามล้อและเดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้าหรือพลังงานอื่น ยกเว้นรถที่เดินบนราง

(17) “รถจักรยานยนต์” หมายความว่า รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟฟ้า หรือ พลังงานอื่น และมีล้อไม่เกินสองล้อ ถ้ามีพ่วงข้างมีล้อเพิ่มอีกไม่เกินหนึ่งล้อ

(20) “รถบรรทุก” หมายความว่า รถยนต์ที่สร้างขึ้นเพื่อใช้บรรทุกสิ่งของหรือสัตว์

(21) “รถบรรทุกคนโดยสาร” หมายความว่า รถยนต์ที่สร้างขึ้นเพื่อใช้บรรทุกคน โดยสารเกินเจ็ดคน

(23) “รถโดยสารประจำทาง” หมายความว่า รถบรรทุกคนโดยสารที่เดินตามทางที่กำหนดไว้และเรียกเก็บค่าโดยสารเป็นรายคนตามอัตราที่วางไว้เป็นระยะทางหรือตลอดทาง

(24) “รถแท็กซี่” หมายความว่า รถยนต์ที่ใช้รับจ้างบรรทุกคนโดยสารไม่เกินเจ็ดคน

(26) “รถพ่วง” หมายความว่า รถที่เคลื่อนที่ไปโดยใช้รถอื่นลากจูง

(28) “ผู้ขับขี่” หมายความว่า ผู้ขับรถ ผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง ผู้ลากขึ้นยานพาหนะ

(32) “ใบอนุญาตขับขี่” หมายความว่า ใบอนุญาตขับรถยนต์ตามกฎหมายว่าด้วยรถยนต์ และใบอนุญาตผู้ประจำเครื่องอุปกรณ์การขนส่งตามกฎหมายว่าด้วยการขนส่ง

(33) “สัญญาณจราจร” หมายความว่า สัญญาณใด ๆ ไม่ว่าจะแสดงด้วยธง ไฟ ไฟฟ้า มือ แขน เสียงนกหวีด หรือด้วยวิธีอื่นใด สำหรับให้ผู้ขับขี่คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ชี หรือไล่ด้อนสัตว์ ปฏิบัติตามสัญญาณนั้น

(34) “เครื่องหมายจราจร” หมายความว่า เครื่องหมายใด ๆ ที่ได้ติดตั้งไว้ หรือทำให้ปรากฏในทางสำหรับให้ผู้ขับขี่ คนเดินเท้า หรือคนที่จูง ชี หรือไล่ด้อนสัตว์ ปฏิบัติตามเครื่องหมายนั้น

(37) “เจ้าพนักงานจราจร” หมายความว่า ข้าราชการตำรวจชั้นสัญญาบัตรซึ่งรัฐมนตรีแต่งตั้งให้เป็นเจ้าพนักงานจราจร

(38) “พนักงานเจ้าหน้าที่” หมายความว่า ตำรวจซึ่งปฏิบัติหน้าที่ควบคุมการจราจร

ลักษณะ 2 สัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร

มาตรา 21 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติให้ถูกต้องตามสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้หรือทำให้ปรากฏในทาง หรือที่พนักงานเจ้าหน้าที่แสดงให้ทราบ

มาตรา 22 ผู้ขับขี่ต้องปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจรที่ปรากฏข้างหน้าในกรณีต่อไปนี้

(1) สัญญาณจราจรไฟสีเหลืองอำพัน ให้ผู้ขับขี่เตรียมหยุดรถหลังเส้นให้รถหยุดเพื่อเตรียมปฏิบัติตามสัญญาณที่จะปรากฏต่อไปดังกล่าวใน (2) เว้นแต่ผู้ขับขี่ที่ได้เลยเส้นให้รถหยุดไปแล้วให้เลยไปได้

(2) สัญญาณจราจรไฟสีแดงหรือเครื่องหมายจราจรสีแดงที่มีคำว่า “หยุด” ให้ผู้ขับขี่หยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด

(3) สัญญาณจราจรไฟสีเขียวหรือเครื่องหมายจราจรสีเขียวที่มีคำว่า “ไป” ให้ผู้ขับขี่ขับรถต่อไปได้ เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรกำหนดไว้เป็นอย่างอื่น

(4) สัญญาณจราจรไฟลูกศรสีเขียวชี้ให้เลี้ยวหรือชี้ให้ตรงไป หรือสัญญาณจราจรไฟสีแดงแสดงพร้อมกับสัญญาณจราจรไฟลูกศรสีเขียวชี้ให้เลี้ยวหรือชี้ให้ตรงไป ให้ผู้ขับขี่เลี้ยวรถหรือขับรถตรงไปได้ตามทิศทางที่ลูกศรชี้ และต้องขับรถด้วยความระมัดระวัง และต้องให้สิทธิแก่คนเดินเท้าในทางข้ามหรือรถที่มาจากขวาก่อน

ในการใช้ทางตามที่ลูกศรชี้ ผู้ขับขี่ต้องใช้ทางด้วยความระมัดระวัง และต้องให้สิทธิแก่คนเดินเท้าในทางข้าม หรือผู้ขับขี่ที่มาทางขวาก่อน

(5) สัญญาณจราจรไฟกระพริบสีแดง ถ้าติดตั้งอยู่ที่ทางร่วมทางแยกใดเปิดทางด้านใด ให้ผู้ขับขี่ที่มาทางด้านนั้นหยุดรถหลังเส้นให้รถหยุด เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรแล้ว จึงให้ขับรถต่อไปได้ด้วยความระมัดระวัง

(6) สัญญาณจราจรไฟกระพริบสีเหลืองอำพัน ถ้าติดตั้งอยู่ ณ ที่ใดให้ผู้ขับขี่ลดความเร็วของรถลงและผ่านทางเดินรถนั้นไปด้วยความระมัดระวัง

ผู้ขับขี่ซึ่งจะขับรถตรงไป ต้องเข้าอยู่ในช่องเดินรถที่มีเครื่องหมายจราจรที่แสดงให้ตรงไป ส่วนผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถต้องเข้าอยู่ในช่องเดินรถที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงให้เลี้ยว การเข้าอยู่ในช่องเดินรถดังกล่าวจะต้องเข้าตั้งแต่เริ่มมีเครื่องหมายจราจรแสดงให้ปฏิบัติเช่นนั้น

ลักษณะ 3 การใช้ทางเดินรถ

มาตรา 34 ในการใช้ทางเดินรถที่ได้จัดแบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป หรือที่ได้จัดช่องเดินรถประจำทางไว้ในช่องเดินรถซ้ายสุด ผู้ขับขี่ต้องขับรถในช่องซ้ายสุดหรือใกล้กับช่องเดินรถประจำทางเว้นแต่ในกรณีต่อไปนี้ ให้เดินทางขวาของทางเดินรถได้

- (1) ในช่องเดินรถนั้นมีสิ่งกีดขวางหรือถูกปิดการจราจร
- (2) ทางเดินรถนั้น เจ้าพนักงานจราจรกำหนดให้เป็นทางเดินรถทางเดียว
- (3) จะต้องเข้าช่องทางให้ถูกต้องเมื่อเข้าบริเวณใกล้ทางร่วมทางแยก
- (4) เมื่อจะแซงขึ้นหน้ารถคันอื่น
- (5) เมื่อผู้ขับขี่ขับรถด้วยความเร็วสูงกว่ารถในช่องเดินรถด้านซ้าย

มาตรา 35 รถที่มีความเร็วช้า หรือรถที่มีความเร็วต่ำกว่าความเร็วของรถคันอื่นที่ขับในทิศทางเดียวกัน ผู้ขับขี่ต้องขับรถให้ใกล้ขอบทางเดินรถด้านซ้ายเท่าที่จะกระทำได้

ผู้ขับขี่รถบรรทุก รถบรรทุกคนโดยสาร รถจักรยานยนต์ในทางเดินรถซึ่งได้แบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ ตั้งแต่สองช่องขึ้นไปหรือได้จัดช่องเดินรถประจำทางด้านซ้ายไว้โดยเฉพาะ ต้องขับรถในช่องเดินรถด้านซ้ายสุดหรือใกล้เคียงกับช่องเดินรถประจำทางแล้วแต่กรณี

มาตรา 36 ผู้ขับขี่ซึ่งจะเลี้ยวรถ ให้รถคันอื่นผ่าน หรือแซงขึ้นหน้า เปลี่ยนช่องเดินรถ ลดความเร็วของรถ จอดรถ หรือหยุดรถ ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขนตามมาตรา 37 หรือไฟสัญญาณตามมาตรา 38 หรือสัญญาณอย่างอื่นตามข้อบังคับของเจ้าพนักงานจราจร

ถ้าโดยสภาพของรถ สภาพของการบรรทุก หรือสภาพของทัศนวิสัย การให้สัญญาณด้วยมือและแขนตามวรรคหนึ่ง ไม่อาจทำให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถสวนมาหรือตามมาข้างหลังมองเห็นได้ ผู้ขับขี่ต้องให้ไฟสัญญาณ

ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน ไฟสัญญาณหรือสัญญาณอย่างอื่นตามวรรคหนึ่ง ก่อนที่จะเลี้ยวรถ เปลี่ยนช่องเดินรถ จอดรถหรือหยุดรถเป็นระยะทางไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร

ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขน ไฟสัญญาณหรือสัญญาณอย่างอื่นตามวรรคหนึ่ง ให้ผู้ขับขี่ซึ่งขับรถอื่นเห็นได้ในระยะไม่น้อยกว่าหกสิบเมตร

มาตรา 43 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถ

- (2) ในขณะที่เมาสุราหรือของเมาอย่างอื่น
- (3) ในลักษณะกีดขวางการจราจร
- (4) โดยประมาทหรือน่าหวาดเสียว อันอาจเกิดอันตรายแก่บุคคลหรือทรัพย์สิน
- (5) ในลักษณะที่ผิดปกติวิสัยของการขับรถตามธรรมดา หรือไม่อาจแลเห็นทางด้านหน้าหรือด้านหลัง ด้านใดด้านหนึ่งหรือทั้งสองด้านได้พอแก่ความปลอดภัย
- (8) โดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัยหรือความเดือดร้อนของผู้อื่น
- (9) ในขณะที่ใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่ เว้นแต่การใช้โทรศัพท์เคลื่อนที่โดยใช้อุปกรณ์เสริมสำหรับการสนทนาโดยผู้ขับขี่ไม่ต้องถือหรือจับโทรศัพท์เคลื่อนที่นั้น

หมวด 2 การขับแซงและผ่านขึ้นหน้า

มาตรา 46 ห้ามมิให้ผู้ขับขี่ขับรถแซงเพื่อขึ้นหน้ารถอื่นในกรณีต่อไปนี้

- (1) เมื่อรถกำลังขึ้นทางชัน ขึ้นสะพาน หรืออยู่ในทางโค้ง เว้นแต่จะมีเครื่องหมายจราจรให้แซงได้

- (2) ภายในระยะสามสิบเมตรก่อนถึงทางข้าม ทางร่วมทางแยก วงเวียน หรือเกาะที่สร้างไว้ หรือทางเดินรถที่ตัดข้ามทางรถไฟ

(3) เมื่อมีหมอก ฝน ฝุ่น คว้น จนทำให้ไม่อาจเห็นทางข้างหน้าได้ในระยะหกสิบเมตร

(4) เมื่อเข้าที่คับขัน หรือเขตปลอดภัย

หมวด 3 การออกรถ การเลี้ยวรถและการกลับรถ

มาตรา 50 การขับรถออกจากที่จอด ถ้ามีรถจอดหรือมีสิ่งกีดขวางอยู่ข้างหน้า ผู้ขับขี่ต้องให้สัญญาณด้วยมือและแขนตามมาตรา 37 หรือไฟสัญญาณตามมาตรา 38 และจะขับรถไปได้เมื่อเห็นว่าปลอดภัยและไม่เป็นการกีดขวางการจราจรของรถอื่น

มาตรา 51 การเลี้ยวรถ ให้ปฏิบัติดังนี้

(1) ถ้าจะเลี้ยวซ้าย

(ก) ในกรณีที่มิได้แบ่งช่องเดินรถไว้ให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดทางเดินรถด้านซ้าย

(ข) ในกรณีที่มีการแบ่งช่องเดินรถไว้และมีเครื่องหมายจราจรแสดงให้เลี้ยวซ้ายได้ ให้ผู้ขับขี่ขับรถในช่องเดินรถสำหรับรถที่จะเลี้ยวซ้าย ทั้งนี้ ก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร

(2) ถ้าจะเลี้ยวขวา

(ก) สำหรับทางเดินรถที่มิได้แบ่งช่องเดินรถไว้ ให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดทางด้านขวาของแนวกึ่งกลางของทางเดินรถก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร

(ข) สำหรับทางเดินรถที่ได้แบ่งช่องเดินรถในทิศทางเดียวกันไว้ตั้งแต่สองช่องขึ้นไป ให้ผู้ขับขี่ขับรถชิดทางด้านขวาสุดของทางเดินรถหรือในช่องที่มีเครื่องหมายจราจรแสดงให้เลี้ยวขวาได้ ทั้งนี้ ก่อนถึงทางเลี้ยวไม่น้อยกว่าสามสิบเมตร

(จ) เมื่อรถอยู่ในทางร่วมทางแยก ผู้ขับขี่ต้องให้รถที่สวนมาในทางเดินรถทางเดียวกันผ่านทางร่วมทางแยกไปก่อน เมื่อเห็นว่าปลอดภัยแล้วจึงให้เลี้ยวขวาไปได้

ในกรณีตาม (1) และ (2) ผู้ขับขี่ต้องใช้ความระมัดระวังและต้องหยุดให้ทางแก่ผู้ที่กำลังข้ามทางและรถที่กำลังผ่านทางร่วมทางแยกจากทางด้านอื่นก่อน เว้นแต่ในกรณีที่มีรถเลี้ยวซ้ายและเลี้ยวขวาพร้อมกัน ให้รถเลี้ยวซ้ายให้ทางแก่รถเลี้ยวขวาก่อน

ลักษณะ 5 ข้อกำหนดเกี่ยวกับความเร็วของรถ

มาตรา 67 ผู้ขับขี่ต้องขับรถด้วยอัตราความเร็วตามที่กำหนดในกฎกระทรวงหรือตามเครื่องหมายจราจรที่ได้ติดตั้งไว้ในทาง

ลักษณะ 17 เบ็ดเตล็ด

มาตรา 122 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์และคนโดยสารรถจักรยานยนต์ต้องสวมหมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตรายในขณะขับขี่และโดยสารรถจักรยานยนต์

ห้ามมิให้ผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ตามวรรคหนึ่งขับขีรถจักรยานยนต์ในขณะที่คนโดยสารรถจักรยานยนต์มิได้สวมหมวกที่จัดทำขึ้น โดยเฉพาะเพื่อป้องกันอันตราย

มาตรา 123 วรรคสอง ผู้ขับขีรถยนต์ต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่ขับขีรถยนต์ และต้องจัดให้คนโดยสารรถยนต์ ซึ่งนั่งที่นั่งตอนหน้าแถวเดียวกับที่นั่งผู้ขับขีรถยนต์รัดร่างกายไว้กับที่นั่งด้วยเข็มขัดนิรภัยขณะโดยสารรถยนต์และคนโดยสารรถยนต์ดังกล่าวต้องรัดร่างกายด้วยเข็มขัดนิรภัยไว้กับที่นั่งในขณะที่โดยสารรถยนต์ด้วย

ลักษณะ 18 อำนาจของเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่

มาตรา 140 เมื่อเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่พบว่าผู้ขับขี่ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้ หรือกฎหมายอื่นเกี่ยวกับรถนั้น ๆ จะว่ากล่าว ตักเตือนผู้ขับขี่หรือออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบก็ได้ ในกรณีที่ไม่พบตัวผู้ขับขี่ก็ให้ติดหรือผูกใบสั่งไว้ที่รถที่ผู้ขับขี่เห็นได้ง่าย

สำหรับความผิดที่กำหนดไว้ในมาตรา 157/ 1 มาตรา 159 มาตรา 160 มาตรา 160 ทวิ และมาตรา 160 ตริ ห้ามมิให้ว่ากล่าวตักเตือนหรือทำการเปรียบเทียบ

ในการออกใบสั่งให้ผู้ขับขี่ชำระค่าปรับตามที่เปรียบเทียบตามวรรคหนึ่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่จะเรียกเก็บใบอนุญาตขับขี่ไว้เป็นการชั่วคราวก็ได้ แต่ต้องออกใบรับแทนใบอนุญาตขับขี่ให้แก่ผู้ขับขี่ไว้ และเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ต้องรับนำใบอนุญาตขับรถที่เรียกเก็บไว้ไปส่งมอบพนักงานสอบสวนภายในแปดชั่วโมง นับแต่เวลาที่ออกใบสั่ง

มาตรา 142 เจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่มีอำนาจสั่งให้ผู้ขับขี่หยุดรถในเมื่อ

(2) เห็นว่าผู้ขับขี่หรือบุคคลใดในรถนั้นได้ฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามบทแห่งพระราชบัญญัตินี้หรือกฎหมายอื่นเกี่ยวกับรถนั้น ๆ

ในกรณีที่เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่เห็นว่าผู้ขับขี่ฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) หรือ (2) ให้เจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่สั่งให้มีการทดสอบผู้ขับขี่ดังกล่าวว่าหย่อนความสามารถในอันที่จะขับหรือเมาสุราหรือของเมาอย่างอื่นหรือไม่

ลักษณะ 19 บทกำหนดโทษ

มาตรา 148 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม... มาตรา 36 มาตรา 51 มาตรา 122 วรรคหนึ่ง หรือวรรคสาม มาตรา 123 ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

ถ้าผู้ขับขีรถจักรยานยนต์กระทำความผิดตามมาตรา 122 วรรคสอง ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษเป็นสองเท่าของโทษที่กำหนดไว้ในวรรคหนึ่ง

มาตรา 150 ผู้ใด

(5) ขัดคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ซึ่งสั่งตามมาตรา 140 วรรคสอง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินห้าร้อยบาท

มาตรา 151 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 34.... ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สองร้อยบาทถึงห้าร้อยบาท

มาตรา 152 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตาม 21 วรรคหนึ่ง มาตรา 22 มาตรา 50 มาตรา 67 วรรคหนึ่ง ต้องระวางโทษปรับไม่เกินหนึ่งพันบาท

มาตรา 154 ผู้ใด

(1) ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจรหรือพนักงานเจ้าหน้าที่ตามมาตรา 142 วรรคหนึ่ง

(3) ฝ่าฝืนคำสั่งเจ้าพนักงานจราจร พนักงานสอบสวน หรือพนักงานเจ้าหน้าที่ตาม

มาตรา 142 วรรคสอง หรือ

ถ้าไม่เป็นความผิดที่กำหนดโทษไว้แล้วในพระราชบัญญัตินี้ ต้องระวางโทษปรับครั้งละไม่เกินหนึ่งพันบาท

มาตรา 157 ผู้ใดฝ่าฝืนหรือไม่ปฏิบัติตามมาตรา 35 มาตรา 43 (3) (4) (6) (7) หรือ (9) มาตรา 46 ต้องระวางโทษปรับตั้งแต่สี่ร้อยบาทถึงหนึ่งพันบาท

มาตรา 160 วรรคท้าย ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (1) (5) หรือ (8) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินสามเดือนหรือปรับตั้งแต่สองพันบาทถึงหนึ่งหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ

มาตรา 160 ตี ผู้ใดฝ่าฝืนมาตรา 43 (2) ต้องระวางโทษจำคุกไม่เกินหนึ่งปีหรือปรับตั้งแต่ห้าพันบาทถึงสองหมื่นบาท หรือทั้งจำทั้งปรับ และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหกเดือน หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายแก่กายหรือจิตใจ ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่หนึ่งปีถึงห้าปี และปรับตั้งแต่สองหมื่นบาทถึงหนึ่งแสนบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าหนึ่งปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นได้รับอันตรายสาหัส ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สองปีถึงหกปี และปรับตั้งแต่สี่หมื่นบาทถึงหนึ่งแสนสองหมื่นบาท และให้ศาลสั่งพักใช้ใบอนุญาตขับขี่ของผู้นั้นมีกำหนดไม่น้อยกว่าสองปี หรือเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

ถ้าการกระทำความผิดตามวรรคหนึ่งเป็นเหตุให้ผู้อื่นถึงแก่ความตาย ผู้กระทำความผิดต้องระวางโทษจำคุกตั้งแต่สามปีถึงสิบปี และปรับตั้งแต่หกหมื่นบาทถึงสองแสนบาท และให้ศาลสั่งเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่

วัตถุประสงค์ของกฎหมายในสังคม

สังคมจำเป็นต้องมีกฎหมายไว้สำหรับจัดระเบียบสังคม กำหนดความสัมพันธ์ระหว่างมนุษย์กับสถาบันต่าง ๆ ในสังคม และระหว่างมนุษย์กับมนุษย์ในสังคมด้วยกัน การจัดระเบียบหรือกำหนดเกณฑ์ต่าง ๆ นี้ ก็เพื่อให้เกิดผลดีต่อมนุษย์ในสังคม ตลอดจนความเจริญก้าวหน้าในสังคม กฎหมายเป็นสิ่งที่สังคมมนุษย์ได้สร้างขึ้นมาเพื่อสังคมส่วนรวม มิใช่เพื่อตัวมนุษย์เองโดยตรง กฎหมายจึงมิใช่สิ่งที่เปลี่ยนแปลงไม่ได้ (ศรีราชา เจริญพานิช, 2544 อ้างถึงใน มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2544, หน้า 315-316)

วัตถุประสงค์ของกฎหมาย ควรจัดให้มีเพียงเพื่อสิทธิของมนุษย์ทุกคนดำเนินไปอย่างราบรื่น บทบาทของกฎหมายจึงควรจะเป็นเพียงบทสำหรับห้ามมิให้ใครทำอะไร รัฐจึงควรให้เสรีภาพแก่ประชาชนมากที่สุด เท่าที่จะไม่มีผลกระทบถึงความมั่นคงและความอยู่รอดของสังคมส่วนรวม

บทบาทของกฎหมาย

บทบาทของกฎหมายในสังคมปัจจุบัน ไม่ว่าจะเป็นกฎหมายในระบบกฎหมายใด ประการสำคัญ คือ เป็นเครื่องมือในการบริหารประเทศซึ่งเป็นสังคมระดับใหญ่ ซึ่งแบ่งแยกบทบาทออกได้เป็น (ศรีราชา เจริญพานิช, 2544 อ้างถึงใน มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมาธิราช, 2544, หน้า 332-334)

บทบาทของกฎหมายในฐานะเป็นเครื่องมือในการบริหารประเทศโดยตรง หมายถึง การใช้ตัวกฎหมายโดยตรงเป็นเครื่องมือในการบริหารประเทศ เช่น กฎหมายรัฐธรรมนูญ เป็นหลักสำคัญในการวางรูปแบบโครงสร้าง และกลไกการบริหารงานของประเทศ กฎหมายปกครองเป็นกฎหมายที่จัดระเบียบการปกครองประเทศ หรือการบริหารราชการ (หรือราชการ) เป็นต้น

บทบาทของกฎหมายในฐานะเป็นเครื่องมือ ในการรักษาความสงบเรียบร้อยของสังคม หมายถึง การใช้กฎหมายเป็นเครื่องมือในการปกครองสังคม ให้สมาชิกในสังคมสามารถอยู่ร่วมกันได้โดยมีความสงบสุข เช่น กฎหมายอาญา กฎหมายวิธีพิจารณาความอาญา กฎหมายแรงงาน กฎหมายคุ้มครองผู้บริโภค กฎหมายเกี่ยวกับการควบคุมยาเสพติด เป็นต้น

บทบาทของกฎหมายในฐานะเป็นตัวกำหนดความสัมพันธ์ระหว่างประชาชนด้วยกัน หมายถึง การใช้กฎหมายมากำหนดสิทธิ หน้าที่ และความสัมพันธ์ของประชาชนให้เป็นไปในแนวทางที่จะไม่ก่อให้เกิดความขัดแย้ง และยังเป็นกฎเกณฑ์ ซึ่งเป็นแนวปฏิบัติระหว่างสมาชิกในสังคม กฎหมายที่มีบทบาทดังกล่าวนี้ ได้แก่ กฎหมายแพ่งลักษณะต่าง ๆ เช่น ลักษณะซื้อขาย ลักษณะเช่า ลักษณะยืม ลักษณะครอบครอง ลักษณะมรดก กฎหมายลิขสิทธิ์หรือสิทธิบัตร การละเมิดหรือฝ่าฝืนกฎหมายเหล่านี้ไม่ต้องได้รับโทษทางอาญาจากรัฐ แต่รัฐจะมีมาตรการที่จะบังคับ

ให้เป็นไปตามสิทธิและหน้าที่ที่กฎหมายในส่วนนี้กำหนดไว้ กฎหมายที่มีบทบาทดังกล่าวมานี้ จึงเป็นกฎหมายที่รัฐได้กำหนดหรือบัญญัติขึ้นมาเพื่อระบุนิติ หน้าที่ และความสัมพันธ์ระหว่างประชาชนด้วยกัน จึงเรียกว่า กฎหมายเอกชน

บทบาทของกฎหมายในฐานะเป็นเครื่องมือในการพัฒนาสังคม มีลักษณะไปในทางกฎหมายมหาชนมากกว่าที่จะเป็นกฎหมายเอกชน เพราะเป็นเรื่องที่รัฐจะต้องมีบทบาทในการกำหนดกฎเกณฑ์เพื่อที่จะใช้บังคับในสังคมนั้น ๆ ประชาชนก็มีหน้าที่ในการให้ความร่วมมือและปฏิบัติตาม

แนวคิดเรื่องประสิทธิภาพการบังคับใช้กฎหมาย

วิฑูรย์ อึ้งประพันธ์ (2535, หน้า 423-424) ได้สรุปถึงลักษณะสำคัญของกฎหมายที่มีประสิทธิภาพควรมีลักษณะ คือ ต้องมีความชัดเจนและแน่นอน เนื้อหาของข้อกฎหมายจะต้องไม่ฝ่าฝืนธรรมชาติ หรือบังคับความรู้สึกของบุคคลมากเกินไป อีกทั้งกฎหมายนั้นต้องไม่ทำให้เสียประโยชน์แก่ผู้ถูกบังคับให้ปฏิบัติตามมากเกินไป จะต้องคำนึงถึงบรรยากาศ หรือสภาพสังคมที่เอื้ออำนวยต่อการเคารพกฎหมาย และการปฏิบัติตามกฎหมายอย่างจริงจัง และต้องคำนึงถึงกระบวนการ และองค์การในการบังคับใช้ตามกฎหมายให้สอดคล้องเหมาะสม

นอกจากนี้การที่จะทำให้กฎหมายมีประสิทธิภาพมากขึ้น ในการบังคับใช้ จะต้องมีการเงื่อนไขดังต่อไปนี้ คือ ต้องมีขั้นตอนในการตรากฎหมายที่เป็นไปตามหลักเหตุและผล และความเป็นธรรม หลังจากมีการตรากฎหมายแล้วประกาศใช้บังคับกฎหมายที่เป็นการกำหนดสิทธิ หรือหน้าที่ขึ้นมาใหม่ สิทธิหรือหน้าที่นั้นก็ต้องได้รับการโฆษณา เผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ให้ประชาชนทราบถึงสิทธิและหน้าที่ตามกฎหมายด้วย ต่อมาการบังคับใช้กฎหมายต้องเป็นไปอย่างถูกต้องตามหลักนิติวิธี และการบริหารงานยุติธรรมต้องเป็นไปอย่างมีประสิทธิภาพ หากกฎหมายไม่มีความเหมาะสมก็ต้องดำเนินการแก้ไขให้สอดคล้องกับสังคมตามหลักเหตุผล และความเป็นธรรม

การบังคับใช้กฎหมายและการบังคับใช้กฎหมายจราจร

การบังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย มองดูผิวเผินแล้วน่าจะเป็นหน้าที่ของตำรวจเท่านั้น ที่จะคอยกวาดขัน บังคับมิให้ผู้ใดฝ่าฝืนกฎข้อบังคับในการจราจร ตลอดจนการลงโทษผู้ตั้งใจฝ่าฝืนเพิ่มโทษ หรือเสนอเพิกถอนใบอนุญาต ขับรถแก่ผู้ไม่เคารพกฎหมาย แต่ผู้มีหน้าที่เกี่ยวข้องในเรื่องนี้ยังมีอีกหลายหน่วยงาน เช่น กองทะเบียนยานพาหนะ และกรมการขนส่งทางบกที่มีอำนาจในการออกใบอนุญาตขับขี่ (สราวุฒ พิฒัสชาว, 2522 อ้างถึงใน กฤติพล ทศพร, 2547, หน้า 25-30)

ความหมายของการบังคับตามกฎหมายจราจร หมายถึง การบังคับให้ผู้ใช้รถใช้ถนนได้ปฏิบัติตามกฎหมาย ข้อบังคับเกี่ยวกับการจราจร การขนส่งทางบก เพื่อความเป็นระเบียบเรียบร้อย

ในสังคม เพราะการกระทำผิดกฎหมายจะต้องมีการลงโทษผู้ฝ่าฝืน ทั้งนี้เพราะการกระทำผิดกฎหมายจรรยาถือว่าเป็นความผิดทางอาญา ประเภท Main Prohibit ซึ่งหมายถึง การกระทำผิดที่กฎหมายได้บัญญัติไว้ว่าเป็นผิดซึ่งมีผู้ฝ่าฝืนกฎหมายประเภทนี้มากมาย สาเหตุประการหนึ่งคือ ผู้กระทำผิดส่วนใหญ่ในสังคม มักมีอิทธิฤทธิ์ หรือมีคนรู้จักที่จะช่วยให้ตนพ้นผิดได้ ประการสำคัญที่สุดคือ ประชาชนทั่วไปมักไม่ประณามผู้กระทำผิดว่าเป็นการก่ออาชญากรรม แต่หากพิจารณาในแง่ที่ว่าเป็นการฝ่าฝืนกฎหมายและมีบทลงโทษ อีกทั้งการฝ่าฝืนนั้นทำให้สังคมเดือดร้อน หรือได้รับอันตรายแล้ว การกระทำผิดฐานฝ่าฝืนกฎหมายจรรยาจึงสมควรอย่างยิ่งที่จะจัดได้ว่าเป็นการก่ออาชญากรรมพื้นฐาน เพราะอัตราการเกิดอาชญากรรมประเภทนี้มีสูงมากกว่าอาชญากรรมเกี่ยวกับชีวิต และทรัพย์สินอื่น ๆ รวมกัน

การแก้ไขเพื่อที่จะลดอุบัติเหตุบนท้องถนนโดยการออกกฎหมายบังคับนั้น ในทางจิตวิทยาการกล่าวว่าเป็นการกดดันแต่เพียงอย่างเดียว ซึ่งหมายความว่า มีแต่การบังคับไม่ให้กระทำผิด แต่ยังไม่มีการอบรมให้เข้าใจถึงข้อเท็จจริงทั้งคนขับรถ และคนเดินเท้าในขณะขับรถอย่างดีพอ ถือว่าเป็นการแก้ไขที่ปลายเหตุ จะเห็นได้ว่าในด้านการศึกษา ด้านวิศวกรรมจราจร และด้านการบังคับให้เป็นไปตามกฎหมาย ย่อมต้องมีความสัมพันธ์กันเสมอ หากต่างฝ่ายต่างทำย่อมจะไม่สมบูรณ์ สิ่งที่เกี่ยวข้องกับการแก้ไขด้านการบังคับตามกฎหมายควรพิจารณาจากกฎหมายจรรยา ที่บังคับใช้อยู่ในปัจจุบัน ได้แก่ พ.ร.บ จราจรทางบก, พ.ร.บ รถยนต์ และ พ.ร.บ การขนส่งทางบก ทั้ง 3 ฉบับนี้ ได้ประกาศใช้เมื่อ พ.ศ.2522 การแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎหมายใหม่จะเหมาะสมกับสภาพการณ์ในปัจจุบันเพียงใด ต้องพิจารณาจากการยอมรับหรือการปฏิบัติของสังคมส่วนใหญ่ว่าสามารถที่จะปฏิบัติตามได้หรือไม่ แต่กฎหมายจรรยาของประเทศไทยร่างออกมาใช้โดยคำนึงถึงหลักความปลอดภัยเป็นประการสำคัญ ซึ่งถือว่าเป็นการใช้หลักตามแบบอย่างประเทศในยุโรป การถือหลักความปลอดภัย โดยการเน้นหนักเช่นนี้ ย่อมจะเกิดการหย่อนยานในหลักของความสะดวกในการสัญจรไปบ้าง แต่อย่างไรก็ตามการเลือกหลักความปลอดภัยไว้ก่อนความสะดวกก็จะลดค่าความสูญเสียเกี่ยวกับชีวิตและทรัพย์สินลงไปได้มาก

กล่าวโดยทั่วไปแล้ว กฎหมาย ข้อบังคับ ประกาศของเจ้าพนักงานจราจรสิ่งต่าง ๆ นี้มีอยู่เพียงพอแล้ว หากไม่จำเป็นก็ไม่ควรที่จะบัญญัติไว้อีก หากแต่ประการสำคัญควรพิจารณาว่าเจ้าหน้าที่ของรัฐและผู้ใช้นถนนหนทางปฏิบัติตามกฎหมายข้อบังคับที่มีอยู่ครบถ้วนแล้วเพียงใด

การออกไปสั่งเจ้าพนักงานจราจร เจ้าหน้าที่ตำรวจมีอำนาจหน้าที่ตามกฎหมายจราจรให้ออกแก่ผู้กระทำผิดได้ โดยมีอำนาจยึดใบอนุญาตขับรถไว้ไม่เกิน 8 ชั่วโมง และจะต้องออกไปแทนใบอนุญาตขับให้ให้แก่ผู้กระทำผิดเพื่อใช้แทนใบอนุญาตขับรถได้ภายใน 7 วัน โดยผู้กระทำผิดจะต้องมารายงานตัวต่อพนักงานสอบสวนยังสถานีตำรวจที่ปรากฏในใบสั่ง

วัตถุประสงค์ของการมีใบสั่งก็เพื่อเป็นการแจ้งความ เป็นหมายเรียกตัว เป็นแบบหนังสือ ในการดำเนินคดีเงิน จดประสงค์ในการใช้ใบสั่งเหล่านี้ถูกกำหนดขึ้นเพื่อเป็นบทลงโทษสำหรับ ผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรซึ่งถูกจับกุมโดยเจ้าหน้าที่ตำรวจ และเพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุจราจร บทลงโทษของใบสั่งนั้นเป็นไปใน 2 ลักษณะด้วยกันคือ ผู้ฝ่าฝืนกฎหมายจราจรและได้รับใบสั่งต้อง ไปจ่ายค่าปรับตามเวลาที่กำหนดไว้ หรือไม่ก็ต้องไปขึ้นศาลหากไม่ยอมชำระค่าปรับ

(ประธาน วัฒนพานิชย์, 2522 อ้างถึงใน กฤติพล ทศพร, 2547, หน้า 25-30) ได้ให้ แนวคิดเกี่ยวกับเรื่องการบังคับใช้กฎหมายไว้ว่า การบังคับใช้กฎหมายโดยทั่วไป หมายถึง การนำ กฎหมายมาเป็นเครื่องมือบังคับใช้เพื่อควบคุมความประพฤติของสมาชิก โดยการดำเนินการอย่างเป็นกระบวนการต่อเนื่องและสัมพันธ์กันระหว่างหน่วยงานต่าง ๆ ในกระบวนการยุติธรรมของรัฐ ได้แก่ การดำเนินการในชั้นเจ้าพนักงานตำรวจในการรักษากฎหมาย ซึ่งหากมีการฝ่าฝืนจะต้อง ดำเนินการสืบสวนสอบสวน และจับกุมผู้กระทำความผิดส่งต่อไปให้พนักงานอัยการทำหน้าที่ฟ้องร้องคดี ศาลยุติธรรมจะทำหน้าที่พิจารณาและตัดสินคดี และมีพนักงานราชทัณฑ์ทำหน้าที่เป็นผู้ควบคุม ตามที่ศาลสั่งลงโทษ โดยมีมาตรฐานในการปฏิบัติงาน ทั้งนี้เพื่อให้การบังคับใช้กฎหมาย และ ระบบงานยุติธรรมของรัฐทั้งระบบสามารถอำนวยความสะดวกยุติธรรม และตอบสนองต่อการแก้ไข ปัญหาสังคมได้

การที่จะอำนวยความสะดวกยุติธรรมให้กับสังคมได้อย่างเต็มที่ นอกจากจะต้องประกอบด้วย กฎหมายที่มีความถูกต้องชอบธรรมและเหมาะสมแล้ว การบังคับใช้กฎหมายผ่านกระบวนการ ยุติธรรมของรัฐจะต้องมีความสัมพันธ์สอดคล้องกับหลักความถูกต้องตามหลักนิติธรรม สามารถ รักษาความสงบเรียบร้อยภายในสังคมโดยการป้องกันและปราบปรามการกระทำผิดได้อย่างมี ประสิทธิภาพอีกด้วย

กระบวนการยุติธรรมที่มีประสิทธิภาพ สามารถเห็นได้จากสถิติการจับกุม และการ ลงโทษผู้กระทำผิดสูงเมื่อเทียบกับการเกิดการกระทำความผิด ทั้งนี้ โดยการใช้ทรัพยากรอย่างจำกัด โดยการดำเนินการตามขั้นตอนต่าง ๆ ในกระบวนการยุติธรรมจะต้องมีความรวดเร็วและแน่นอน มีวิธีขั้นตอนการปฏิบัติที่มีแบบแผน แต่ในขณะเดียวกันก็ยืดหยุ่นได้บ้าง และจะต้องลดโอกาสที่ ผู้กระทำจะรอดพ้นจากการพิจารณาในกระบวนการยุติธรรมให้น้อยที่สุด

ดังนั้น หากกระบวนการยุติธรรมไม่มีประสิทธิภาพ เจ้าหน้าที่ของรัฐไม่สามารถจับกุม ผู้กระทำความผิดมาลงโทษได้แล้ว ความไม่น่าพา และการละเลยต่อกฎหมายจะเพิ่มมากขึ้น ดังนั้น รัฐจึง ต้องใช้หลักประกันสังคม เพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ของกระบวนการยุติธรรมทางอาญาดังกล่าว ทั้งนี้ โดยการปรับปรุงตัวบทกฎหมาย ทั้งกฎหมายสารบัญญัติ และกฎหมายวิธีสบัญญัติ ตลอดจน เพิ่มพูนประสิทธิภาพของกระบวนการยุติธรรม ให้มีความเหมาะสมยิ่งขึ้น สำหรับการบังคับใช้

กฎหมายจราจร เป็นการดำเนินการของหน่วยงานรัฐ ในการรักษาความปลอดภัย และส่งเสริมความ
สะดวกในการใช้รถใช้ถนน ตลอดจนจับกุมผู้กระทำความผิดต่อกฎหมายจราจรมาลงโทษ ซึ่งการ
ดำเนินการดังกล่าวสามารถแบ่งออกได้เป็น 2 ระยะ คือ

1. การบังคับใช้กฎหมายในระยะก่อนการกระทำความผิด หมายถึง การรักษาให้มีการ
ปฏิบัติตามกฎหมาย ในลักษณะการป้องกันการกระทำความผิด หรือการฝ่าฝืนกฎหมาย โดยการ
ปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าพนักงานตามอำนาจและหน้าที่ที่กฎหมายกำหนดเอาไว้ ได้แก่ เจ้าพนักงาน
ตำรวจ และเจ้าพนักงานอื่น ๆ ที่กฎหมายให้อำนาจ ทั้งนี้การบังคับใช้กฎหมายจราจรในระยะก่อน
การกระทำความผิด เป็นการดำเนินการรักษากฎหมายโดยเจ้าพนักงานจราจรและพนักงานเจ้าหน้าที่
ในฐานะเป็นเจ้าพนักงานของรัฐ ต้องปฏิบัติหน้าที่ในการตรวจตรา ดูแล จัดและควบคุมการจราจร
สรุปสาระสำคัญ คือ ตรวจตรา ดูแล กวดขัน ให้เจ้าของรถหรือผู้ขับขี่ปฏิบัติตามกฎจราจร อำนวย
ความสะดวกในการจราจร ออกประกาศ ข้อบังคับ ระเบียบการจราจร เพื่อให้เกิดความปลอดภัยใน
การจราจรหรือดำเนินการอื่น ๆ ตามที่กฎหมายให้อำนาจ

2. การบังคับใช้กฎหมายภายหลังการกระทำความผิด เป็นการดำเนินการต่อผู้กระทำความผิด
โดยเจ้าพนักงานจราจร พนักงานเจ้าหน้าที่ หรือเจ้าพนักงานอื่นตามที่กฎหมายให้อำนาจ โดยการ
จับกุมตัวผู้กระทำความผิดส่งพนักงานสอบสวนผู้มีอำนาจทำการสอบสวนดำเนินคดีตามที่กฎหมาย
กำหนด แล้วส่งตัวให้พนักงานอัยการ ดำเนินการส่งฟ้องต่อศาลเพื่อพิจารณาการกระทำความผิด
และลงโทษต่อไป

ข้อมูลทั่วไปของจังหวัดจันทบุรีและตราด

จังหวัดจันทบุรี ตั้งอยู่ภาคตะวันออกของประเทศไทย ห่างจากกรุงเทพมหานคร ประมาณ
245 กิโลเมตร มีเนื้อที่ประมาณ 6,338 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 3,961,250 ไร่ มีแนวเขตติดต่อ
กับประเทศกัมพูชา ประมาณ 86 กิโลเมตร และมีแนวชายฝั่งทะเลยาวประมาณ 87 กิโลเมตร มีเขต
ติดต่อกับจังหวัดใกล้เคียงและประเทศเพื่อนบ้าน ดังนี้

ด้านทิศเหนือ	ติดกับ จังหวัดชลบุรี ฉะเชิงเทรา และสระแก้ว
ด้านทิศใต้	ติดกับ จังหวัดตราด และอ่าวไทย
ด้านทิศตะวันออก	ติดกับ จังหวัดตราด และประเทศกัมพูชา
ด้านทิศตะวันตก	ติดกับ จังหวัดระยอง และอ่าวไทย

สภาพภูมิประเทศ มีลักษณะเป็น ป่าไม้ ภูเขา เนินสูง ที่ราบสูง ที่ราบเชิงเขา ที่ราบลุ่ม
แม่น้ำ และที่ราบชายฝั่ง ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่การเกษตร ปลูกสวนผลไม้ ยางพารา ปาล์มน้ำมัน และ
พืชไร่ เช่น ข้าวโพด มันสำปะหลัง และมีพื้นที่บางส่วนเป็นเขตป่าสงวน เขตอุทยานแห่งชาติ เขต

ห้ามล่าสัตว์ป่า และเขตรักษาพันธุ์สัตว์ป่า เป็นต้น สภาพภูมิอากาศเป็นมรสุมเมืองร้อน มีฝนตกชุก จังหวัดตราด ตั้งอยู่ภาคตะวันออกของประเทศไทย ห่างจากกรุงเทพมหานคร ประมาณ 315 กิโลเมตร มีเนื้อที่ประมาณ 2,819 ตารางกิโลเมตร หรือประมาณ 1,761,875 ไร่ และเป็นพื้นที่ตามเขตปกครองทางทะเล ประมาณ 7,257 ตารางกิโลเมตร มีเขตติดต่อกับจังหวัดใกล้เคียงและประเทศเพื่อนบ้าน ดังนี้

ด้านทิศเหนือ	ติดกับ อำเภอลុង จังหวัดจันทบุรี และประเทศกัมพูชา
ด้านทิศใต้	ติดกับ อ่าวไทยและน่านน้ำทะเลประเทศกัมพูชา
ด้านทิศตะวันออก	ติดกับ ประเทศกัมพูชา มีทิวเขาบรรทัดเป็นแนวกันเขตแดน
ด้านทิศตะวันตก	ติดกับ อำเภอลុង จังหวัดจันทบุรี

สภาพภูมิประเทศ บริเวณที่เป็นแผ่นดินมีลักษณะเป็นเทือกเขาสูง ที่ราบบริเวณภูเขา ป่าเบญจพรรณ และป่าดิบ ส่วนใหญ่เป็นพื้นที่การเกษตร ปลูกสวนผลไม้ ยางพารา ปาล์มน้ำมัน สับปะรด และนาข้าว ตอนกลางเป็นที่ราบลุ่มน้ำที่อุดมสมบูรณ์แล้วลาดลงเป็นที่ราบชายฝั่งทะเล บริเวณพื้นที่ส่วนนี้เป็นป่าชายเลนอย่างหนาแน่น และมีหมู่เกาะต่าง ๆ ถึง 52 เกาะ ที่เป็นเสมือนกำแพงกันบังคลื่นลม สภาพภูมิอากาศ เป็นแบบร้อนชื้น มีฝนตกชุกเกือบตลอดปี

จังหวัดจันทบุรีและตราดมีเส้นทางหลวงหลักในเขตพื้นที่ 3 เส้นทาง คือ

1. ทางหลวงหมายเลข 3 (ถนนสุขุมวิท) ตั้งแต่ตำบลนายายอาม อำเภอนายายอาม จังหวัดจันทบุรี หลักกิโลเมตรที่ 287-489 สุดเขตที่ตำบลบ้านหาดเล็ก อำเภอลองใหญ่ จังหวัดตราด
2. ทางหลวงหมายเลข 316 (ถนนรัชชศักดิ์ขุมล) ตั้งแต่สี่แยกเขาไร่ยา หลักกิโลเมตรที่ 0-6 สุดเขตที่ตำบลท่าช้าง อำเภอเมือง จังหวัดจันทบุรี
3. ทางหลวงหมายเลข 317 (ถนนจันทบุรี-สระแก้ว) ตั้งแต่สามแยกปากแซง ตำบลพลับพลา อำเภอเมือง จังหวัดจันทบุรี หลักกิโลเมตรที่ 0-89 สุดเขตที่ตำบลทับช้าง อำเภอสอยดาว จังหวัดจันทบุรี

สภาพเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด มีลักษณะเป็นเส้นทางขึ้นลงเนิน และเป็นทางโค้งตลอดเส้นทาง อีกทั้งในบางช่วงของเส้นทางเป็นทางขึ้นลงเขาในลักษณะทางลาดชันและเป็นทางแคบ และเป็นทางลักษณะรวิ้งสวนกัน ทำให้ผู้ขับขี่ที่ไม่มีความชำนาญพื้นที่หรือเส้นทาง รวมถึงผู้ที่ขาดความระมัดระวังมีโอกาสเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

เอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

วิเชียร มูริจันทร์ (2541, หน้า 92-99) ได้ศึกษาถึงภูมิหลังของผู้ประสบอุบัติเหตุขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า สถานภาพสมรสไม่มีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ ผู้ขับขี่เพศชายจะประสบ

อุบัติเหตุจากรถมากกว่าเพศหญิง ผู้ขับขี่ที่มีการศึกษาดำจะประสบอุบัติเหตุจากรถมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีการศึกษาระดับสูง ผู้ขับขี่ที่มีรายได้น้อยจะประสบอุบัติเหตุจากรถมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีรายได้สูง และผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่น้อยจะประสบอุบัติเหตุจากรถมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่มากกว่า

ชูศักดิ์ หทัยธรรม และสรชัย หล้าสาคร (2543) ได้ศึกษาวิจัยเรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุในนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคสมุทรสาคร จากการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่าง นักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคสมุทรสาครมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุร้อยละ 77.40 มีประสบการณ์ในการได้รับอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์เฉลี่ย 1.9 ครั้ง เพศชายมีอัตราการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าเพศหญิง ซึ่งมีความเสี่ยงมากกว่า 2 เท่าของเพศหญิงและมีอายุมากกว่า 19 ปี นักศึกษาที่มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าผู้ที่มีใบอนุญาตขับขี่รถยนต์ และผู้ที่มีประสบการณ์การขับขี่รถจักรยานยนต์เท่ากับหรือมากกว่า 2 ปี มีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุมากขึ้น ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรต่ำกว่าเกณฑ์มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ ความคิดเห็นเกี่ยวกับการปฏิบัติตามกฎจราจรรวมทั้งการสวมหมวกนิรภัยไม่ถูกต้องมีความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุเช่นเดียวกัน

อรุณรัตน์ สุ่มหนองบัว (2545) ได้ศึกษาพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองชัยภูมิ ผลการศึกษาพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จะมีการฝ่าฝืนกฎจราจรมากที่สุดในทุกกฎจราจร ไม่ให้สัญญาณไฟเลี้ยวซ้ายและขวาร้อยละ 81.1 และ 80.5 ตามลำดับ ฝ่าฝืนไฟแดงร้อยละ 8.0 ออกรถก่อนไฟเขียว ร้อยละ 2.7 ไม่หยุดรถก่อนออกจากซอย ร้อยละ 45.5 สำหรับความรู้เกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่มีความรู้ในระดับดี ร้อยละ 48.0 สำหรับทัศนคติเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์ ส่วนใหญ่เห็นด้วยกับการปฏิบัติตามกฎจราจรที่ถูกต้อง ส่วนความคิดเห็นเกี่ยวกับหมวกนิรภัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่า การสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ทำให้การมองเห็นด้านข้างไม่ชัดเจน ร้อยละ 61.4, การสวมหมวกนิรภัยทำให้การได้ยินเสียงลดลง ร้อยละ 60.1, การขับขี่ในถนนเล็ก ๆ หรือซอยในระยะใกล้ ๆ ไม่จำเป็นต้องสวมหมวกนิรภัย ร้อยละ 55.1 และการสวมหมวกนิรภัยทำให้รู้สึกอึดอัดและร้อน 51.1 สำหรับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า ส่วนใหญ่มีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรเป็นบางครั้ง และมีเพียงส่วนน้อยที่มีพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรเป็นประจำ

กฤตพงศ์ ไรจน์รุ่งศศิธร (2549) ศึกษาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรถของผู้ขับขี่วัยชราในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี พบว่า อายุ ประเภทรถที่ใช้ขับขี่ และการประสบอุบัติเหตุ มีผลต่อความคิดเห็นเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรถของผู้ขับขี่วัยชราในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง ส่วนตัวแปรด้าน เพศ ระดับการศึกษา อาชีพ ประเภทใบอนุญาตขับขี่รถ

ประสบการณ์ในการขับขี่ ความเร็วในการขับขี่ ช่วงเวลาในการขับขี่ และการกระทำผิดกฎหมายจราจร พบว่า ไม่มีผลต่อความคิดเห็นเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง

ณัฐพล พัฒนชัยกุล (2549) ศึกษาพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลย กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัย คือ นักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลย จำนวน 370 คน พบว่าส่วนใหญ่มีพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์อยู่ในระดับปานกลาง คิดเป็นร้อยละ 52.43 และเมื่อวิเคราะห์เป็นรายด้านพบว่าอยู่ในระดับสูง ซึ่งส่วนใหญ่เป็นพฤติกรรมด้านการระมัดระวังในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 23.78 และเมื่อวิเคราะห์ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า ปัจจัยส่วนบุคคล คือตัวแปร เพศ ประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุ และการฝ่าฝืนกฎจราจร ปัจจัยจิตวิทยาสังคม คือตัวแปร การรับรู้ โอกาสเสี่ยง และความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุ ประโยชน์ในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ และปัจจัยสิ่งแวดล้อมทางสังคม คืออิทธิพลจากกลุ่มเพื่อน ($p < .01$) และการอบรมเลี้ยงดู ($p < .05$) ส่วนอายุ ชั้นปีที่ศึกษา และประสบการณ์การขับขี่ ไม่มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลย

ณัฐพงศ์ บุญตอบ และคณะ (2550) ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุอันตรายข้างทาง ซึ่งอุบัติเหตุอันตรายข้างทาง หมายถึง การเกิดอุบัติเหตุที่อาจเกิดจากการที่รถคันเดียวเกิดเสียหลักออกนอกเส้นทางแล้วชนสิ่งกีดขวางอื่น ๆ เช่น เสาไฟ ต้นไม้ ซึ่งผู้คนอาจคิดว่าไม่อันตรายเท่ารูปแบบอื่น แต่จากสถิติพบว่าอุบัติเหตุประเภทนี้มีสัดส่วนสูง จากสถิติข้อมูลตัวอย่าง 70,000 ราย ในปี 2545-2549 พบว่า อุบัติเหตุอันตรายข้างทางมีสัดส่วนถึง 43% ของอุบัติเหตุทั้งหมดบนทางหลวง และจำนวนผู้เสียชีวิตมีถึง 1 ใน 3 ของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุทางถนนทั้งหมด และปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุสูง ได้แก่ ทางโค้ง สภาพถนนเปียก ถนนที่มีเกาะกลาง จะมีการเกิดอุบัติเหตุลักษณะนี้มากกว่าถนนที่มีจำนวนช่องจราจรน้อยกว่า

กัมวิร์ กนิษฐ์พงศ์ และคณะ (2552) ศึกษาค่าความเสียหายของผิวทางที่มีผลต่อความปลอดภัยทางถนน กรณีศึกษาผลกระทบของน้ำเมื่อกปลานบนถนนพระรามสอง จังหวัดสมุทรสาคร หลังวิเคราะห์การเกิดอุบัติเหตุในเชิงลึก ระหว่างปี 2544-2551 พบว่า ถนนพระรามสอง จังหวัดสมุทรสาคร มีอุบัติเหตุมากกว่า ถนนพระรามสองที่ตัดผ่านสมุทรสงครามถึง 7 เท่า อัตราการตายมีมากกว่าถึง 6 เท่า เพราะถนนพระรามสอง ที่ผ่านสมุทรสาคร มีรถบรรทุกขนส่งปลาเป็นจำนวนมาก สันนิษฐานว่า น้ำเมื่อกปลาที่ไหลลงมาบนถนนทำให้ถนนลื่น และเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย โดยได้ทำการศึกษาค่าความเสียหายที่ปลอดภัยของผิวทาง ทำการทดสอบภาคสนามหน้าตลาดทะเลไทย

และทางเข้าตัวเมืองสมุทรสาคร ใช้เครื่องมือเฉพาะในการวัดความเสียหายถนนที่ตำแหน่งใต้ร่องล้อด้านซ้าย และศึกษาเปรียบเทียบพบว่า ในกรณีไม่ได้ทำความสะอาดเมื่อรถปลานถนน ค่าที่ได้จะมีค่าต่ำกว่าค่ามาตรฐาน 20-50% และหลังทำความสะอาดถนน ค่าเฉลี่ยที่ได้สูงขึ้นประมาณ 1.2-1.4 เท่า และจากการจำลองสภาพพื้นที่ โดยทดลองเทน้ำเมื่อรถปลาทุกวัน พบว่า จากผิวทางใหม่ที่มีแรงเสียดทานสูง แต่เมื่อผ่านไป 1-4 สัปดาห์ ค่าลดลงเรื่อย ๆ ไปอีก 15-30% เนื่องจากการสะสมของน้ำเมื่อรถปลา จากนั้นทดลองทำความสะอาดโดยวิธีต่าง ๆ ทั้งการกวาดด้วยน้ำเปล่า ราดด้วยน้ำยาอีเอ็ม ซึ่งพบว่า การทำความสะอาดผิวทางมีผลต่อการเพิ่มค่าความเสียดทาน ช่วยทำให้ถนนลื่นน้อยลงได้

สุเมธี สนธิกุล (2553) ศึกษาทัศนคติผู้ขับรถเร็ว ซึ่งจากกรณีศึกษาพบว่า สาเหตุอุบัติเหตุจราจรส่วนใหญ่มาจากการขับรถเร็วเกินอัตรากฎหมายกำหนด งานศึกษานี้จึงทำการสำรวจทัศนคติของผู้ขับรถเร็วว่า มีเหตุและผลอะไรบ้างที่จะใช้ความเร็วเกินกว่าที่กฎหมายกำหนด โดยเลือกเส้นทางหลวงหมายเลข 1 (ด่านวังน้อย) และเส้นทางหลวงหมายเลข 32 (ด่านบางปะอิน) โดยในการศึกษา มีจุดที่ติดตั้งกล้องและด่านตรวจจับความเร็วจะอยู่ห่างกันประมาณ 1 กิโลเมตร โดยความเร็วที่จับจะอยู่ที่เกิน 115 กิโลเมตรต่อชั่วโมง หลังจากนั้นจึงทำการสัมภาษณ์ผู้ที่ถูกจับจำนวน 607 คน การสำรวจพบว่า ผู้ขับขี่เพศชายจะขับรถเร็วกว่าเพศหญิง วิทยากรจะมีอัตราการใช้ความเร็วที่สูงกว่าผู้ที่สูงวัยกว่า ผู้ที่ขับรถมาคนเดียวจะขับเร็วกว่ารถที่มีผู้โดยสารนั่งมาด้วย และรถเก๋งจะเป็นรถที่ใช้ความเร็วมากที่สุด โดยผู้ที่ถูกจับเป็นผู้ที่ไม่ได้ใช้เส้นทางประจำมากกว่าผู้ที่ใช้เส้นทางประจำ ความเร็วที่ถูกจับส่วนใหญ่อยู่ที่ 120 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ซึ่งเป็นไปได้ว่าอาจจะเป็นปัญหาจากการไม่รู้ความเร็วที่กฎหมายกำหนด และไม่ทันสังเกตป้ายจำกัดความเร็วที่มักจะอยู่ช่องทางด้านซ้าย ส่วนค่าปรับที่เหมาะสมนั้นการสำรวจพบว่า ค่าปรับควรขึ้นอยู่กับความเร็วที่ฝ่าฝืน และมาตรการตรวจจับความเร็วนั้นมีผลต่อการใช้ความเร็ว ทั้งนี้สาเหตุที่ทำให้คนขับรถเร็วส่วนใหญ่มาจากการมีธุระ หรือมีประชุมที่ปลายทาง เป็นต้น

กระทรวงสาธารณสุข (2554) ศึกษาโครงการวิจัยแห่งชาติเกี่ยวกับอุบัติเหตุและภัยอันตรายเพื่อศึกษาถึงปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการขนส่งทางบก พบว่า อุบัติเหตุจากการขนส่งทางบกเป็นสาเหตุของการเสียชีวิตมากที่สุด ในกลุ่มสาเหตุของการตายที่เกิดจากอุบัติเหตุ และภัยอันตราย พบว่ากลุ่มผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่เป็นเยาวชนและวัยทำงาน ร้อยละ 85.00 เสียชีวิตชั่วโมงละ 1.3 คน ผู้บาดเจ็บที่เป็นผู้ป่วยนอก ชั่วโมงละ 173 คน และบาดเจ็บจนต้องรักษาตัวเป็นผู้ป่วยใน ชั่วโมงละ 23 คน ความสูญเสียและค่าเสียหายเฉพาะทรัพย์สินในแต่ละปีเป็นจำนวนเงินกว่าหลายหมื่นล้านบาท

สำนักงานสถิติวิทยา กรมควบคุมโรค (2554) สรุปสถานการณ์อุบัติเหตุจราจรปี 2554 พบว่า มีผู้บาดเจ็บรุนแรงจากอุบัติเหตุจราจรเข้ารักษาที่ห้องฉุกเฉินในโรงพยาบาลในสังกัดที่เป็นเครือข่ายเฝ้าระวังการบาดเจ็บแห่งชาติ 33 แห่งทั่วประเทศ รวมทั้งหมด 80,962 ราย เฉลี่ยบาดเจ็บ ชั่วโมงละ 9 ราย เสียชีวิต 4,535 ราย เฉลี่ยวันละ 12 ราย ส่วนใหญ่ผู้ที่เสียชีวิตจะเป็นผู้ขับขี่คิดเป็น ร้อยละ 73 รองลงมาคือผู้โดยสารคิดเป็นร้อยละ 21 เป็นคนเดินเท้าร้อยละ 5 เมื่อวิเคราะห์ในกลุ่ม ของผู้บาดเจ็บทั้งหมด พบว่า ร้อยละ 82 เกิดจากการใช้รถจักรยานยนต์ รวมจำนวน 62,507 ราย ใน จำนวนนี้เสียชีวิต 3,037 ราย อัตราการตายหลังบาดเจ็บร้อยละ 5 ซึ่งเมื่อเปรียบเทียบกับปี 2553 พบว่าจำนวนผู้เสียชีวิตลดลง แต่จำนวนผู้บาดเจ็บเพิ่มสูงขึ้นกว่าร้อยละ 2 ผู้ได้รับบาดเจ็บและ เสียชีวิตจากการใช้รถจักรยานยนต์ กว่า 2 ใน 3 เป็นเพศชายและเป็นผู้ขับขี่ ส่วนกลุ่มผู้บาดเจ็บที่เป็น ผู้โดยสารส่วนใหญ่เป็นเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 59 และเสียชีวิตร้อยละ 52 กลุ่มอายุที่ได้รับบาดเจ็บ มากที่สุดคือกลุ่มอายุ 15-19 ปี คิดเป็นร้อยละ 20 รองลงมาคือกลุ่มอายุ 20-24 ปีคิดเป็นร้อยละ 13 และอายุ 25-29 ปี คิดเป็นร้อยละ 11 ส่วนกลุ่มอายุที่เสียชีวิตมากที่สุดคือกลุ่มอายุ 20-24 ปี คิดเป็น ร้อยละ 18 และมีผู้โดยสารที่ได้รับบาดเจ็บอายุต่ำกว่า 11 ปีด้วย ช่วงเวลาที่เกิดเหตุมากที่สุดคือ 6 โมงเย็นถึง 2 ทุ่ม คิดเป็นร้อยละ 17 สาเหตุส่วนใหญ่ที่ทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ บาดเจ็บรุนแรง และเสียชีวิตมากที่สุดคือการไม่สวมหมวกนิรภัย และประการสำคัญมีส่วนของผู้บาดเจ็บ 1 ใน 3 คืบคลานด้วย จำนวน 18,789 ราย อายุน้อยที่สุดคือ 10 ปี และอายุสูงสุดคือ 20 ปี เป็นเพศชาย มากกว่าเพศหญิง 15 เท่าตัว และเสียชีวิต 513 ราย คิดเป็นร้อยละ 20 และช่วงเวลาที่พบผู้บาดเจ็บ จากการขับขี่และคืบคลานแอลกอฮอล์ด้วยมากที่สุดคือช่วง 2 ทุ่ม-4 ทุ่ม

ปรเมศวร์ เหลือเทพ และคณะ (2555) สืบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากกรณี โดยสารสาธารณะ กรณีศึกษาภาคใต้ ได้สรุปปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า เกิดจากความ ผิดพลาดของคนขับเป็นอันดับแรก คิดเป็นร้อยละ 63.33 โดยปัจจัยที่มีสัดส่วนสูงสุดคือ การขับรถ ด้วยความเร็วสูง (ร้อยละ 40) รองลงมาคือ การขับรถเป็นเวลานานทำให้ร่างกายอ่อนเพลีย/ หลับใน (ร้อยละ 16.67) ส่วนการแข่งในระยยะประชิด และการตัดสินใจผิดพลาดของคนขับมีส่วนที่ เท่ากันคือ ร้อยละ 3.33 รองลงมาเกิดจากสภาพของถนนบกพร่อง คิดเป็นร้อยละ 26.67 โดยพบว่า ผนตก/ ถนนลื่น เป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด (ร้อยละ 13.33) รองลงมาคือ การจัดการถนน ไม่ดีและทัศนวิสัยไม่ชัดเจน (คิดเป็นร้อยละ 6.67 เท่ากัน) และอันดับสุดท้ายคือ รถบกพร่อง คิดเป็น ร้อยละ 10 โดยพบว่า อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากรถบัสที่ใช้ในการเดินทางขึ้นเนินเขา และขณะลง เนินเขาที่มีทางโค้งมาก ซึ่งต้องใช้เบรกมาก ทำให้ผ้าเบรกร้อนและเบรกไม่ทำงาน เมื่อระบบเบรก ชัดข้อง ทำให้คนขับควบคุมรถได้ยากขณะลงเนินเขา จึงเป็นสาเหตุหนึ่งของการเกิดอุบัติเหตุ

ศูนย์วิจัยความสุขชุมชน มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ (2556) ศึกษาเรื่อง เงินค่าปรับฐานความผิดจราจรในสายตาประชาชน พบว่า ประชาชนส่วนใหญ่มีความเห็นต่อประเภทความผิดที่ควรเพิ่มโทษผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจรบนถนน ได้แก่ ร้อยละ 86.9 ระบุให้เพิ่มโทษค่าปรับแข่งรถในทางสาธารณะที่ไม่ได้รับอนุญาต ร้อยละ 84.5 ระบุให้เพิ่มโทษค่าปรับขับรถโดยประมาทหวาดเสียว ร้อยละ 84.4 ระบุให้เพิ่มโทษค่าปรับเมาแล้วขับ ร้อยละ 82.4 ให้เพิ่มโทษกรณีเจ้าหน้าที่ไม่ปฏิบัติตามการแจ้งเหตุจากประชาชน และร้อยละ 78.8 ให้เพิ่มค่าปรับขับรถฝ่าไฟแดง และไม่ปฏิบัติตามสัญญาณจราจร สำหรับค่าปรับที่ประชาชนต้องการให้พิจารณาเพิ่มค่าปรับสูงสุด คือ 25,000 บาท สำหรับการกระทำผิดเมาแล้วขับ รองลงมา 20,000 บาท สำหรับการแข่งรถในทางสาธารณะ 10,000 บาท สำหรับผู้ขับรถบรรทุกวัตถุอันตรายและไม่จัดแสดงป้ายวัตถุอันตรายให้ทราบ 6,500 บาท สำหรับผู้ขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด และ 6,000 บาท สำหรับผู้ขับรถฝ่าไฟแดงและไม่ปฏิบัติตามสัญญาณจราจร ทั้งนี้ในส่วนของกรณีไม่ปฏิบัติหน้าที่ของเจ้าหน้าที่นั้น ประชาชนต้องการให้ปรับเจ้าหน้าที่ 5,000 บาทด้วย ส่วนเรื่องที่ต้องการให้แก้ไขโดยด่วน พบว่า ร้อยละ 75.6 ให้เข้มงวดจับกุมคนขับรถประมาทหวาดเสียว หรือขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด ร้อยละ 73.2 ต้องการให้เพิ่มโทษกับผู้กระทำความผิดจราจร ร้อยละ 68.3 ให้แก้ไขปัญหาคูบตีเหตุจริงจังและต่อเนื่อง ร้อยละ 67.5 เห็นว่าควรดูแลสภาพแวดล้อมบนถนนและแก้ปัญหาสภาพถนนที่เสี่ยงอันตรายในการขับขี่ และร้อยละ 65.9 อยากให้กวาดล้างตำรวจ เจ้าหน้าที่รัฐที่เกี่ยวข้องรับผิดชอบอย่างจริงจัง

สำนักอำนวยการความปลอดภัยทางหลวง (2555) สรุปสถานการณ์อุบัติเหตุจราจรบนทางหลวงแผ่นดิน 2554 พบว่า เกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแผ่นดิน รวมทั้งหมด 10,607 ครั้ง บริเวณหรือสภาพถนนที่เกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงมากที่สุด คือ ทางตรง 6,751 ครั้ง รองลงมาคือ บริเวณทางโค้ง 1,242 ครั้ง ต่อมาคือ บริเวณทางร่วมทางแยก 925 ครั้ง จุดเปิดเกาะกลางถนน 690 ครั้ง ทางลาดชัน 115 ครั้ง เมื่อวิเคราะห์ถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง พบว่า เกิดจากความบกพร่องของผู้ขับขี่โดยตรงมากที่สุดถึง 9,579 ครั้ง โดยเกิดจากการขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนดถึง 8,287 ครั้ง นอกนั้นเป็นการขับรถตัดหน้าระยะกระชั้นชิด 856 ครั้ง และการแข่งรถผิดกฎหมาย 164 ครั้ง รองลงมาเกิดจากความบกพร่องของผู้ขับขี่โดยอ้อม จำนวน 684 ครั้ง โดยเกิดจากการขับรถในขณะเมาสุรา 254 ครั้ง และเกิดจากการหลับใน 430 ครั้ง ส่วนสาเหตุที่เกิดจากความบกพร่องที่เกิดจากตัวรถนั้น พบว่ามีเพียง 231 ครั้งเท่านั้น

จากการทบทวนเอกสารและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องสามารถสรุปได้ว่า ในภาพรวมของความรู้ความเข้าใจทางด้านกฎหมายจราจร ทศนคติ ความคิดเห็นและพฤติกรรมในการใช้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงเป็นสิ่งที่มีความสัมพันธ์กัน โดยเป็นผลจากการที่บุคคลได้รับ

ประสบการณ์ต่าง ๆ ทั้งโดยตรงหรือโดยอ้อม ซึ่งความคิดเห็นหรือพฤติกรรมดังกล่าวนี้สามารถที่จะปรับเปลี่ยนได้ ทั้งนี้ต้องมาจากองค์ประกอบพื้นฐานที่สำคัญคือ การได้เรียนรู้และมีความเข้าใจทางด้านกฎหมายจราจร การที่ประชาชนจะมีพฤติกรรมการขับขี่ที่ถูกต้องตามกฎหมายจราจร ต้องมีการรับรู้ถึงประโยชน์ของการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรเพื่อลดโอกาสหรือความเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ และมีทัศนคติที่ดีต่อการเคารพในสิทธิของผู้ที่ใช้ทางร่วมกัน

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

การศึกษาวิจัยครั้งนี้ มีวัตถุประสงค์ที่จะศึกษาความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ของผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด ซึ่งเป็นการวิจัยเชิงสำรวจ (Survey Research) ดำเนินการวิจัย โดยใช้แบบสอบถาม (Questionnaire) เป็นเครื่องมือในการเก็บรวบรวมข้อมูล โดยมีรายละเอียดเกี่ยวกับวิธีดำเนินการวิจัยดังนี้

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

ประชากรในการศึกษาในครั้งนี้ ได้แก่ ประชาชนผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตจังหวัดจันทบุรีและตราด โดยผู้วิจัยกำหนดขนาดของการทำวิจัย 245 ตัวอย่าง โดยใช้สูตรในการคำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่างที่ไม่ทราบจำนวนประชากรที่แน่นอน ของ Zikmund 2000 (พงษ์เสฐียร เหลืองอลงกต, 2555) โดยเลือกใช้สัดส่วนประชากร เท่ากับ 0.2 ที่ระดับความเชื่อมั่น 95% โดยยอมให้เกิดความคลาดเคลื่อนจากการสุ่มตัวอย่าง 5% คำนวณขนาดกลุ่มตัวอย่าง ได้ดังนี้

$$n = \frac{p (1-p) z^2}{e^2}$$

โดย n = จำนวนของขนาดตัวอย่าง

p = สัดส่วนประชากร

z = ความเชื่อมั่น ซึ่ง 95% = 1.96

e = ค่าความคลาดเคลื่อน ซึ่งในครั้งนี้จะใช้ .05

$$\begin{aligned} \text{ขนาดตัวอย่าง } n &= \frac{0.2 (1-0.2) (1.96)^2}{(0.05)^2} \\ n &= \frac{(0.2) (0.8) (3.84)}{(0.0025)} \\ &= 245.76 \end{aligned}$$

เมื่อได้จำนวนกลุ่มตัวอย่างตามที่ได้กล่าวไว้ข้างต้นแล้ว ผู้ศึกษาได้ดำเนินการโดยใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบบังเอิญจากกลุ่มผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัด จันทบุรีและตราด

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการศึกษาวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ใช้เครื่องมือสำหรับการศึกษาค้นคว้าเพื่อให้บรรลุวัตถุประสงค์ ได้แก่ เครื่องมือแบบสอบถาม โดยได้แบ่งแบบสอบถามแบ่งออกเป็น 2 ส่วน ดังนี้

1. แบบสอบถาม ส่วนที่ 1 เป็นแบบเลือกตอบ (Check List) เป็นคำถามเกี่ยวกับข้อมูลส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ ระยะเวลาที่ได้รับใบอนุญาตขับรถจากนายทะเบียน
2. แบบสอบถาม ส่วนที่ 2 เป็นมาตรวัดแบบให้คะแนน (Rating Scale) 4 ระดับ โดยกำหนดน้ำหนักคะแนนเพื่อทราบถึงระดับความคิดเห็นของผู้ขับขี่ต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด เกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากตัวบุคคลหรือพฤติกรรมของตัวผู้ขับขี่ ปัจจัยที่เกิดจากสภาพถนน รถ สิ่งแวดล้อม และปัจจัยที่เกิดจากการบังคับใช้กฎหมาย ดังนี้ (สุจิตรา บุญยรัตพันธุ์, 2542, หน้า 130)

ระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด	ให้ 4 คะแนน
ระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุมาก	ให้ 3 คะแนน
ระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุน้อย	ให้ 2 คะแนน
ระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุน้อยที่สุด	ให้ 1 คะแนน

การสร้างและการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือแบบสอบถาม

ในการสร้างเครื่องมือแบบสอบถามที่ใช้ในการศึกษานี้ ผู้วิจัยได้ดำเนินการดังนี้

1. ศึกษาข้อมูลจากแนวคิด ทฤษฎี เอกสาร งานวิจัย และกฎหมายที่เกี่ยวข้อง เพื่อนำข้อมูลในส่วนดังกล่าวนี้มาสร้างเป็นแบบสอบถามตามความมุ่งหมายที่ต้องการศึกษาถึงความคิดเห็นของประชาชนที่เป็นผู้ขับขี่ว่ามีความคิดเห็นต่อปัจจัยต่าง ๆ ที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงอยู่ในระดับใด
2. ในการสร้างแบบสอบถาม ผู้วิจัยได้ขอคำแนะนำจากอาจารย์ที่ปรึกษา เพื่อตรวจสอบเนื้อหาของแบบสอบถามให้ถูกต้องตามแนวทางของการศึกษาระดับความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ และพฤติกรรมของผู้ขับขี่ซึ่งอาจเป็นสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่ยานพาหนะบนทางหลวง ทั้งนี้เพื่อให้เกิดความเที่ยงตรงในเชิงเนื้อหา โดยจัดทำแบบสอบถาม

เป็นแบบมาตราส่วนประมาณค่า 4 ระดับ แบบให้คะแนน (Rating Scale) ให้ผู้ตอบแบบสอบถาม แสดงความคิดเห็น โดยใช้เกณฑ์การแปลผลดังนี้

- 1 หมายถึง เห็นด้วยน้อยที่สุด
- 2 หมายถึง เห็นด้วยน้อย
- 3 หมายถึง เห็นด้วยมาก
- 4 หมายถึง เห็นด้วยมากที่สุด

3. นำแบบสอบถามฉบับร่างเสนอต่อผู้ทรงคุณวุฒิ เพื่อพิจารณาตรวจสอบความถูกต้อง ด้านการใช้ภาษา และเหมาะสมตามความมุ่งหมายของการศึกษา

4. นำแบบสอบถามฉบับร่าง ที่แก้ไขตามข้อเสนอแนะของผู้ทรงคุณวุฒิ เสนอผู้เชี่ยวชาญ เพื่อพิจารณาความเที่ยงตรงของแบบสอบถามให้ตรงตามเนื้อหา ความชัดเจนในข้อคำถาม ความครอบคลุมเรื่องที่ศึกษา โดยผู้เชี่ยวชาญ 3 ท่าน ประกอบด้วย

4.1 พ.ต.อ.พนม คงเจริญ รองผู้บังคับการตำรวจภูธรจังหวัดจันทบุรี

4.2 พ.ต.อ.วุฒิชชาติ เลื่อนสุคันท์ ผู้กำกับการ 3 กองบังคับการตำรวจทางหลวง

4.3 ผศ.ดร.พงษ์เสฐียร เหลืองอลงกต ผู้อำนวยการศูนย์การศึกษาจันทบุรี วิทยาลัย

การบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา

5. นำแบบสอบถามที่ได้ไปทดลองใช้ (Try Out) กับผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวง ในเขตจังหวัดระยอง จำนวน 30 คน เพื่อหาคุณภาพของเครื่องมือ โดยการหาค่าความเที่ยงหรือ ความเชื่อถือได้ของแบบสอบถาม (Reliability) แบบ Cronbach's Alpha ได้ค่าความเที่ยงหรือความ เชื่อถือได้ของแบบสอบถามเท่ากับ .95 ซึ่งถือว่าแบบสอบถามนี้มีความเชื่อถือได้ สามารถนำไปเก็บ ข้อมูลจริงต่อไป

6. นำแบบสอบถามที่ผ่านการทดสอบและปรับปรุงเพื่อความสมบูรณ์ ไปใช้เก็บรวบรวม ข้อมูลจากผู้ขับขี่ยานพาหนะบนทางหลวงในเขตจังหวัดจันทบุรีและตราด จำนวน 245 คน

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ผู้วิจัยได้นำแบบสอบถามที่สมบูรณ์แล้ว ดำเนินการเก็บข้อมูลดังนี้

นำแบบสอบถาม จำนวน 245 ชุด ไปทำการเก็บรวบรวมข้อมูลกับกลุ่มตัวอย่าง โดยผู้วิจัย ดำเนินการแจกแบบสอบถามกับประชาชนที่ขับขี่ยานพาหนะบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัด จันทบุรีและตราด และเก็บแบบสอบถามคืนด้วยตนเอง ได้จำนวน 245 ชุด คิดเป็นร้อยละ 100.00 และผู้วิจัยตรวจสอบความสมบูรณ์ของแบบสอบถาม สามารถนำมาวิเคราะห์ ประมวลผลข้อมูลด้วย เครื่องคอมพิวเตอร์ โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปเพื่อการวิจัยทางสังคมศาสตร์

ระยะเวลาการเก็บรวบรวมข้อมูล

การศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยใช้เวลาในการเก็บรวบรวมข้อมูลระหว่าง วันที่ 14 มกราคม 2556-15 มีนาคม 2556 รวมระยะเวลา 61 วัน

การวิเคราะห์ข้อมูล

เมื่อได้รับแบบสอบถามคืนแล้ว ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยได้ดำเนินการดังต่อไปนี้

1. นำแบบสอบถามที่ได้รับคืนทั้งหมดมาตรวจสอบความสมบูรณ์ในการตอบแบบสอบถาม แล้วนำมาลงรหัสข้อมูล นำมาวิเคราะห์ ประมวลผลค่าทางสถิติด้วยโปรแกรมสำเร็จรูป แล้วนำเสนอในรูปแบบตารางประกอบ
2. วิเคราะห์ข้อมูลตามข้อมูลทั่วไปส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และระยะเวลาในการได้รับใบอนุญาตขับรถ
3. วิเคราะห์ความคิดเห็นของประชาชนผู้ขับขี่ยานพาหนะต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ เพื่อวิเคราะห์สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่ยานพาหนะบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด แล้วนำผลข้อมูลมาแปลความหมาย โดยนำมาแปลค่าเฉลี่ยความคิดเห็นของตัวแปรต่าง ๆ ที่มีต่อพฤติกรรมในการขับขี่ และความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยแบ่งระดับความคิดเห็นออกเป็น 4 ระดับ โดยการหาความกว้างของอัตราภาคชั้น ดังนี้

$$\begin{aligned}\text{ช่วงกว้างของอัตราภาคชั้น} &= \frac{\text{คะแนนสูงสุด}-\text{คะแนนต่ำสุด}}{\text{จำนวนชั้น}} \\ &= \frac{4-1}{4} \\ &= 0.75\end{aligned}$$

ดังนั้น จึงแปลความหมายของความคิดเห็นของประชาชนผู้ขับขี่ต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุได้ ดังนี้

คะแนนเฉลี่ย 3.26-4.00 = เห็นด้วยมากที่สุด หมายถึง เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุมากที่สุด

คะแนนเฉลี่ย 2.51-3.25 = เห็นด้วยมาก หมายถึง เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุมาก

คะแนนเฉลี่ย 1.76-2.50 = เห็นด้วยน้อย หมายถึง เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ
น้อย

คะแนนเฉลี่ย 1.00-1.75 = เห็นด้วยน้อยที่สุด หมายถึง เป็นปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิด
อุบัติเหตุที่น้อยที่สุด

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

ผู้วิจัยเลือกใช้สถิติในการวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อให้สอดคล้องกับลักษณะของข้อมูล และ
ตอบวัตถุประสงค์ โดยสถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูลและทดสอบสมมติฐาน ได้แก่

1. ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และ
ระยะเวลาในการได้รับใบอนุญาตขับรถ ใช้ค่าความถี่ (Frequency) และค่าร้อยละ (Percentage)

2. เปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ ของผู้
ขับขี่ยานพาหนะบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด วิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้ค่า
มัธยฐานเลขคณิต หรือค่าเฉลี่ย (Arithmetic Mean: $\bar{X}$) ค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (Standard
Deviation: SD) ใช้สถิติ t-test สำหรับเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างตัวแปรอิสระ 2 กลุ่ม และ
ใช้สถิติ One-way ANOVA สำหรับเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างตัวแปรอิสระที่มีตั้งแต่ 3 กลุ่ม
ขึ้นไป เมื่อพบว่าแตกต่างจึงทำการทดสอบความแตกต่างรายคู่ โดยใช้ LSD (Least-Significant
Different)

บทที่ 4

ผลการวิจัย

การศึกษาวิจัยเรื่อง ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงของผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด ผู้วิจัยได้เก็บรวบรวมข้อมูลจากแหล่งประชากรเพื่อตอบคำถามตามวัตถุประสงค์ของการวิจัย โดยเก็บข้อมูลจากกลุ่มตัวอย่าง คือ ประชาชนผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด จำนวน 245 คน ซึ่งผู้วิจัยได้นำเสนอผลการวิเคราะห์เป็น 3 ส่วน ดังนี้

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และระยะเวลาในการได้รับอนุญาตขับรถ

ส่วนที่ 2 ผลการวิเคราะห์การศึกษาวิจัยเรื่อง ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงของผู้ขับขี่ยานพาหนะบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด

ส่วนที่ 3 ผลการทดสอบสมมติฐาน

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และระยะเวลาในการได้รับอนุญาตขับรถ

ตารางที่ 7 ความถี่ และร้อยละกลุ่มประชากร จำแนกตามเพศ

เพศ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. ชาย	149	60.82
2. หญิง	96	39.18
รวม	245	100.00

จากตารางที่ 7 พบว่ากลุ่มประชากรส่วนใหญ่ เป็นเพศชาย คิดเป็นร้อยละ 60.82 และเป็นเพศหญิง คิดเป็นร้อยละ 39.18

ตารางที่ 8 ความถี่ และร้อยละกลุ่มประชากร จำแนกตามอายุ

อายุ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. 15 - 20 ปี	38	15.51
2. 20 ปี ขึ้นไป - 30 ปี	78	31.84
3. 30 ปี ขึ้นไป - 40 ปี	72	29.39
4. 40 ปี ขึ้นไป - 50 ปี	38	15.51
5. 50 ปี ขึ้นไป	19	7.76
รวม	245	100.00

จากตารางที่ 8 พบว่า กลุ่มประชากรส่วนใหญ่มีอายุ 20 ปี ขึ้นไป-30 ปี คิดเป็นร้อยละ 31.84 รองลงมาคืออายุ 30 ปี ขึ้นไป-40 ปี คิดเป็นร้อยละ 29.39 ลำดับถัดมาคืออายุ 15-20 ปี และอายุ 40 ปี ขึ้นไป-50 ปี คิดเป็นร้อยละ 15.51 เท่ากัน และลำดับสุดท้ายเป็นกลุ่มประชากรที่มีอายุ 50 ปี ขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 7.76

ตารางที่ 9 ความถี่ และร้อยละกลุ่มประชากร จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. ประถมศึกษา	52	21.22
2. มัธยมศึกษาตอนต้น	41	16.73
3. มัธยมศึกษาตอนปลาย/ ปวช.	63	25.71
4. อนุปริญญา/ ปวส./ ปวท.	17	6.94
5. ปริญญาตรี/ สูงกว่าปริญญาตรี	72	29.39
รวม	245	100.00

จากตารางที่ 9 พบว่า กลุ่มประชากรส่วนใหญ่มีการศึกษาระดับปริญญาตรี/ สูงกว่าปริญญาตรี คิดเป็นร้อยละ 29.39 รองลงมาคือการศึกษาอยู่ในระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ ปวช. คิดเป็นร้อยละ 25.71 ลำดับถัดมาคือมีการศึกษาระดับประถมศึกษา คิดเป็นร้อยละ 21.22 ถัดมาคือมีการศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนต้น คิดเป็นร้อยละ 16.73 และลำดับสุดท้ายคือมีการศึกษาระดับอนุปริญญา/ ปวส./ ปวท. คิดเป็นร้อยละ 6.94

ตารางที่ 10 ความถี่ และร้อยละกลุ่มประชากร จำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. รับจ้างทั่วไป	64	26.12
2. พนักงานบริษัท/ โรงงาน	35	14.29
3. ค้าขาย/ ธุรกิจส่วนตัว	67	27.35
4. ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ	27	11.02
5. อาชีพอื่น ๆ	52	21.22
รวม	245	100.00

จากตารางที่ 10 พบว่า กลุ่มประชากรส่วนใหญ่มีอาชีพค้าขาย หรือธุรกิจส่วนตัว คิดเป็นร้อยละ 27.35 รองลงมาคืออาชีพรับจ้างทั่วไป คิดเป็นร้อยละ 26.12 ลำดับถัดมาประกอบอาชีพอื่น ๆ เช่น ทำสวน หรือนักศึกษา คิดเป็นร้อยละ 21.22 ถัดมามีอาชีพเป็นพนักงานบริษัท/ โรงงาน คิดเป็นร้อยละ 14.29 และลำดับสุดท้ายมีอาชีพเป็นข้าราชการ หรือรัฐวิสาหกิจ คิดเป็นร้อยละ 11.02

ตารางที่ 11 ความถี่ และร้อยละของประชากร จำแนกตามระยะเวลาในการได้รับใบอนุญาตขับรถ

ระยะเวลาในการได้รับใบอนุญาต	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. น้อยกว่า 1 ปี	36	14.69
2. 1 ปี ขึ้นไป-3 ปี	60	24.49
3. 3 ปี ขึ้นไป-5 ปี	57	23.27
4. 5 ปี ขึ้นไป-10 ปี	59	24.08
5. 10 ปี ขึ้นไป	33	13.47
รวม	245	100.00

จากตารางที่ 11 พบว่า กลุ่มประชากรส่วนใหญ่เป็นผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับรถมาแล้วเป็นระยะเวลา 1 ปี ขึ้นไป-3 ปี คิดเป็นร้อยละ 24.49 รองลงมาเป็นผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับรถมาแล้วเป็นระยะเวลา 5 ปี ขึ้นไป-10 ปี คิดเป็นร้อยละ 24.08 ลำดับถัดมาเป็นผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับรถมาแล้วเป็นระยะเวลา 3 ปี ขึ้นไป-5 ปี คิดเป็นร้อยละ 23.27 ถัดมาเป็นผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับรถมาแล้วเป็นระยะเวลาน้อยกว่า 1 ปี คิดเป็นร้อยละ 14.69 และลำดับสุดท้ายเป็นผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับรถมาแล้วเป็นระยะเวลา 10 ปี ขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 13.47

**ส่วนที่ 2 ข้อมูลความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง
ของผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด**

1. ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากตัวบุคคล

ตารางที่ 12 ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัย
ที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ของผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขต
พื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด ในด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากตัวบุคคล

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่ เกิดจากตัวบุคคล	จำนวนและร้อยละของระดับความคิดเห็น				$\bar{X}$	SD	ระดับ ความ คิดเห็น	อันดับ
	เห็น ด้วย มาก ที่สุด	เห็น ด้วย มาก	เห็น ด้วย น้อย	เห็น ด้วย น้อย ที่สุด				
1. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิด จากความประมาทของผู้ ขับขี่	165 (67.35)	72 (29.39)	5 (2.04)	3 (1.22)	3.63	0.59	เห็นด้วย มากที่สุด	2
2. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิด จากผู้ขับขี่ไม่มีความชำนาญ ในพื้นที่หรือเส้นทาง	62 (25.31)	131 (53.47)	48 (19.59)	4 (1.63)	3.02	0.72	เห็นด้วย มาก	9
3. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิด จากขับรถโดยฝ่าฝืน สัญญาณไฟจราจร (ฝ่าไฟ แดง)	131 (53.47)	89 (36.33)	20 (8.16)	5 (2.04)	3.41	0.73	เห็นด้วย มากที่สุด	6
4. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิด จากความเร่งรีบ/ ขับขี่รถ ด้วยความเร็วสูง	169 (68.98)	70 (28.57)	4 (1.63)	2 (0.82)	3.66	0.56	เห็นด้วย มากที่สุด	1
5. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิด จากผู้ขับขี่ใจฝ่าฝืนกฎ จราจร ป้ายบังคับ เครื่องหมายจราจร	127 (51.84)	90 (36.73)	22 (8.98)	6 (2.45)	3.38	0.75	เห็นด้วย มากที่สุด	7

ตารางที่ 12 (ต่อ)

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากตัวบุคคล	จำนวนและร้อยละของระดับความคิดเห็น				$\bar{X}$	SD	ระดับความเห็น	อันดับ
	เห็นด้วยมากที่สุด	เห็นด้วยมาก	เห็นด้วยน้อย	เห็นด้วยน้อยที่สุด				
6. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากผู้ขับขี่ไม่มีความรู้และไม่เข้าใจกฎหมายจราจร	66 (26.94)	127 (51.84)	44 (17.96)	8 (3.27)	3.02	0.76	เห็นด้วยมาก	10
7. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการขับขี่ที่ไม่มีมารยาทและน้ำใจในการขับขี่	132 (53.88)	100 (40.82)	12 (4.90)	1 (0.41)	3.48	0.61	เห็นด้วยมากที่สุด	4
8. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการขับรถในขณะมีเมาสุรา	164 (66.94)	67 (27.35)	11 (4.49)	3 (1.22)	3.60	0.64	เห็นด้วยมากที่สุด	3
9. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการแข่งรถในเขตห้ามแข่ง	107 (43.67)	116 (47.35)	21 (8.57)	1 (0.41)	3.34	0.65	เห็นด้วยมากที่สุด	8
10. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการตัดหน้า หรือตามรถอื่นในระยะกระชั้นชิด	134 (54.69)	96 (39.18)	12 (4.90)	3 (1.22)	3.47	0.65	เห็นด้วยมากที่สุด	5
ภาพรวมปัจจัยด้านตัวบุคคล					3.40	0.41	เห็นด้วยมากที่สุด	

จากตารางที่ 12 จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ของผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงในภาพรวมด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากตัวบุคคล อยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุด ($\bar{X} = 3.40$ $SD = 0.41$) เมื่อพิจารณาในรายละเอียด สรุปได้ดังนี้

ประชาชนผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงว่า อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากความเร่งรีบ หรือการขับซิ่งด้วยความเร็วสูง อยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุด ($\bar{X} = 3.66$ $SD = 0.56$) เป็นอันดับแรก รองลงมาคือคิดว่า อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากความประมาทของผู้ขับขี่ อยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุด ($\bar{X} = 3.63$ $SD = 0.59$) ต่อมาคิดว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการขับรถในขณะที่มีเมาสุรา อยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุด ($\bar{X} = 3.60$ $SD = 0.64$) คิดว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการขับซิ่งที่ไม่มีมารยาท และน้ำใจในการขับซิ่ง อยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุด ($\bar{X} = 3.48$ $SD = 0.61$) คิดว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการตัดหน้า หรือตามรถอื่นในระยะกระชั้นชิด อยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุด ($\bar{X} = 3.47$ $SD = 0.65$) คิดว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากขับรถโดยฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร(ฝ่าไฟแดง) อยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุด ($\bar{X} = 3.41$ $SD = 0.73$) คิดว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากผู้ขับขี่จงใจฝ่าฝืนกฎจราจร ป้ายบังคับ เครื่องหมายจราจร อยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุด ($\bar{X} = 3.38$ $SD = 0.75$) คิดว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการแข่งรถในเขตห้ามแข่ง อยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุด ($\bar{X} = 3.34$ $SD = 0.65$) คิดว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากผู้ขับขี่ไม่มีความชำนาญในพื้นที่ หรือเส้นทาง อยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุด ($\bar{X} = 3.02$ $SD = 0.72$) และคิดว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการที่ผู้ขับขี่ไม่มีความรู้ และไม่เข้าใจกฎหมายจราจร อยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุด ($\bar{X} = 3.02$ $SD = 0.76$) เป็นอันดับสุดท้าย

2. ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากสภาพถนนและสิ่งแวดล้อม

ตารางที่ 13 ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ของผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด ในด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากสภาพถนนและสิ่งแวดล้อม

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ที่เกิดจากสภาพถนน และสิ่งแวดล้อม	จำนวนและร้อยละของระดับความคิดเห็น				$\bar{X}$	SD	ระดับ ความ คิดเห็น	อันดับ
	เห็น ด้วย มาก ที่สุด	เห็น ด้วย มาก	เห็น ด้วย น้อย	เห็น ด้วย น้อย ที่สุด				
1. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิด จากรถที่ไฟหน้า ไฟท้าย ไฟ เลี้ยว ชำรุด	69 (28.16)	119 (48.57)	51 (20.82)	6 (2.245)	3.02	0.77	เห็นด้วย มาก	3
2. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิด จากการที่ผู้ขับขี่ไม่มีความ ชำนาญในลักษณะ หรือ ประเภทรถที่ขับขี่	48 (19.59)	128 (52.24)	56 (22.86)	13 (5.31)	2.86	0.79	เห็นด้วย มาก	6
3. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิด จากทางโค้งหักมุม ทำให้รถ หลุดโค้งได้ง่าย	59 (24.08)	116 (47.35)	61 (24.90)	9 (3.67)	2.92	0.80	เห็นด้วย มาก	5
4. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิด บนถนนที่เป็นทางตรง ระยะทางยาว	31 (12.65)	79 (32.24)	99 (40.41)	36 (14.69)	2.43	0.89	เห็นด้วย น้อย	10
5. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิด จากสภาพผิวถนนลื่น	74 (30.20)	111 (45.31)	57 (23.27)	3 (1.22)	3.04	0.76	เห็นด้วย มาก	2
6. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิด จากถนนที่แสงสว่างไม่ เพียงพอ	66 (26.94)	109 (44.49)	59 (24.08)	11 (4.49)	2.94	0.83	เห็นด้วย มาก	4

ตารางที่ 13 (ต่อ)

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ ที่เกิดจากสภาพถนน และสิ่งแวดลอม	จำนวนและร้อยละของระดับความคิดเห็น				$\bar{X}$	SD	ระดับ ความ คิดเห็น	อัน ดับ
	เห็น ด้วย มาก ที่สุด	เห็น ด้วย มาก	เห็น ด้วย น้อย	เห็น ด้วย น้อย ที่สุด				
7. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิด บริเวณทางร่วมทางแยก	106 (43.27)	114 (46.53)	22 (8.98)	3 (1.22)	3.32	0.69	เห็นด้วย มากที่สุด	1
8. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิด จากทางลาดเอียงขาลง	36 (14.69)	106 (43.27)	74 (30.20)	29 (11.84)	2.61	0.88	เห็นด้วย มาก	9
9. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิด จากการติดตั้งเครื่องหมาย ป้ายเตือน หรือป้ายสัญญาณ จราจรไม่ชัดเจน	49 (20.00)	98 (40.00)	81 (33.06)	17 (6.94)	2.73	0.86	เห็นด้วย มาก	8
10. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิด จากถนนที่ไม่มีป้ายกำหนด ความเร็วเมื่อถึงทางโค้ง	55 (22.45)	96 (39.18)	78 (31.84)	16 (6.53)	2.76	0.87	เห็นด้วย มาก	7
ภาพรวมปัจจัยด้านสภาพถนนและสิ่งแวดลอม					2.86	0.53	เห็นด้วย มาก	

จากตารางที่ 13 จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ของผู้ขับขี่ยานพาหนะบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงในภาพรวมด้านสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากสภาพถนนและสิ่งแวดลอม อยู่ในระดับเห็นด้วยมาก ($\bar{X} = 2.86$ $SD = 0.53$) เมื่อพิจารณาในรายละเอียด สรุปได้ดังนี้

ประชาชนผู้ขับขี่ยานพาหนะบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงว่า อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดบริเวณทางร่วมทางแยก อยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุด ($\bar{X} = 3.32$ $SD = 0.69$) เป็นอันดับแรก รองลงมาคิด

ว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากสภาพผิวถนนลื่น อยู่ในระดับเห็นด้วยมาก ($\bar{X} = 3.04$ $SD = 0.76$)
 ต่อมาคิดว่า อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากรถที่ไฟหน้า ไฟท้าย ไฟเลี้ยวชำรุด อยู่ในระดับเห็นด้วยมาก
 ($\bar{X} = 3.02$ $SD = 0.77$) คิดว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากถนนที่แสงสว่างไม่เพียงพอ อยู่ในระดับ
 เห็นด้วยมาก ($\bar{X} = 2.94$ $SD = 0.83$) คิดว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากทางโค้งหักมุม ทำให้รถหลุด
 โค้งได้ง่าย อยู่ในระดับเห็นด้วยมาก ($\bar{X} = 2.92$ $SD = 0.80$) คิดว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการที่
 ผู้ขับขี่ไม่มีความชำนาญในลักษณะ หรือประเภทรถที่ขับขี่ อยู่ในระดับเห็นด้วยมาก ($\bar{X} = 2.86$
 $SD = 0.79$) คิดว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากถนนที่ไม่มีป้ายกำหนดความเร็วเมื่อถึงทางโค้ง อยู่
 ระดับเห็นด้วยมาก ($\bar{X} = 2.76$ $SD = 0.87$) คิดว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการติดตั้งเครื่องหมาย
 ป้ายเตือน หรือป้ายสัญญาณจราจรไม่ชัดเจน อยู่ในระดับเห็นด้วยมาก ($\bar{X} = 2.73$ $SD = 0.86$) คิดว่า
 อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากทางลาดเอียงข้างลง อยู่ในระดับเห็นด้วยมาก ($\bar{X} = 2.61$ $SD = 0.88$) และ
 คิดว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากสภาพถนนที่เป็นทางตรงระยะทางยาว อยู่ในระดับเห็นด้วยน้อย
 ($\bar{X} = 2.43$ $SD = 0.89$) เป็นอันดับสุดท้าย

3. ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากการบังคับใช้กฎหมาย

ตารางที่ 14 ความถี่ ร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าความเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ของผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด ในด้านสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากการบังคับใช้กฎหมาย

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากการบังคับใช้กฎหมาย	จำนวนและร้อยละของระดับความคิดเห็น				$\bar{X}$	SD	ระดับความคิดเห็น	อันดับ
	เห็นด้วยมากที่สุด	เห็นด้วยมาก	เห็นด้วยน้อย	เห็นด้วยน้อยที่สุด				
1. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากเจ้าหน้าที่ไม่ดำเนินการกวดขันจับกุมผู้กระทำความผิดหรือผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างจริงจัง	71 (28.98)	106 (43.27)	47 (19.18)	21 (8.57)	2.93	0.91	เห็นด้วยมาก	2
2. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการขาดการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้ทุกคนรู้ถึงกฎระเบียบ ข้อบังคับ และบทลงโทษอย่างทั่วถึง	48 (19.59)	116 (47.35)	64 (26.12)	17 (6.94)	2.80	0.83	เห็นด้วยมาก	3
3. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการมีบทลงโทษน้อยทำให้ผู้ขับขี่ไม่เกรงกลัว	74 (30.20)	120 (48.98)	38 (15.51)	13 (5.31)	3.04	0.82	เห็นด้วยมาก	1
4. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากอัตราค่าปรับกรณีกระทำความผิดไม่เหมาะสม (น้อยเกินไป)	51 (20.82)	99 (40.41)	72 (29.39)	23 (9.39)	2.43	0.90	เห็นด้วยน้อย	4

ตารางที่ 14 (ต่อ)

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่ เกิดจากการบังคับใช้ กฎหมาย	จำนวนและร้อยละของระดับความคิดเห็น				$\bar{X}$	SD	ระดับ ความ คิดเห็น	อัน ดับ
	เห็น ด้วย มาก ที่สุด	เห็น ด้วย มาก	เห็น ด้วย น้อย	เห็น ด้วย น้อย ที่สุด				
5. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิด จากการไม่กำหนดเพศ อายุ สูงสุดของผู้ขับขี่ การ ศึกษาขั้นต่ำของผู้ขับขี่รถแต่ ละประเภทให้เหมาะสม	40 (16.33)	74 (30.20)	82 (33.47)	49 (20.00)	2.43	0.99	เห็นด้วย น้อย	6
6. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิด จากเวลาในการอบรมก่อน สอบใบอนุญาตขับรถที่ใช้ เวลาน้อย และการทดสอบ ใบอนุญาตขับรถที่ง่าย เกินไป	31 (12.65)	86 (35.10)	86 (35.10)	42 (17.14)	2.43	0.92	เห็นด้วย น้อย	5
ภาพรวมปัจจัยด้านการบังคับใช้กฎหมาย					2.73	0.64	เห็นด้วย มาก	

จากตารางที่ 14 จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และค่าส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ของผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงในภาพรวมด้านสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากการบังคับใช้กฎหมายอยู่ในระดับเห็นด้วยมาก ($\bar{X} = 2.73$ $SD = 0.64$) เมื่อพิจารณาในรายละเอียด สรุปได้ดังนี้

ประชาชนผู้ขับขี่ยานพาหนะบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงว่า อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการที่มีบทลงโทษน้อย ทำให้ผู้ขับขี่ไม่เกรงกลัว อยู่ในระดับเห็นด้วยมาก ($\bar{X} = 3.04$ $SD = 0.82$) เป็นอันดับแรก รองลงมาคิดว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากเจ้าหน้าที่ไม่ดำเนินการกวดขัน จับกุมผู้

กระทำผิด หรือผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างจริงจัง อยู่ในระดับเห็นด้วยมาก ($\bar{X} = 2.93$ $SD = 0.91$) ต่อมา คิดว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการขาดการเผยแพร่ ประชาสัมพันธ์ให้ทุกคนรู้ถึงกฎ ระเบียบ ข้อบังคับ และบทลงโทษอย่างทั่วถึง อยู่ในระดับเห็นด้วยมาก ($\bar{X} = 2.80$ $SD = 0.83$) คิดว่า อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากอัตราค่าปรับในกรณีกระทำผิดไม่เหมาะสม อยู่ในระดับเห็นด้วยมาก ($\bar{X} = 2.73$ $SD = 0.90$) คิดว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากเวลาในการอบรมก่อนสอบใบอนุญาตขับรถมีเวลาน้อย และการทดสอบใบอนุญาตขับรถที่ง่ายเกินไป อยู่ในระดับเห็นด้วยน้อย ($\bar{X} = 2.43$ $SD = 0.92$) และคิดว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการไม่กำหนดเพศ อายุสูงสุดของผู้ขับขี่ การศึกษาขั้นต่ำของผู้ขับขี่แต่ละประเภทให้เหมาะสม อยู่ในระดับเห็นด้วยน้อย ($\bar{X} = 2.43$ $SD = 0.99$) เป็นอันดับสุดท้าย

ตารางที่ 15 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ของผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัด จันทบุรีและตราด โดยภาพรวม

ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ของผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวง ในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด	$\bar{X}$	SD	ระดับความ คิดเห็น	อันดับ
1. สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากตัวบุคคล	3.40	0.41	เห็นด้วย มากที่สุด	1
2. สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากสภาพถนน และสิ่งแวดลอม	2.86	0.53	เห็นด้วย มาก	2
3. สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากการบังคับใช้ กฎหมาย	2.73	0.64	เห็นด้วย มาก	3
ภาพรวมปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ บนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด	3.00	0.40	เห็นด้วย มาก	

จากตารางที่ 15 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานของความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ของผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัด จันทบุรีและตราด โดยภาพรวม พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิด

อุบัติเหตุบนทางหลวงในภาพรวม อยู่ในระดับเห็นด้วยมาก ($\bar{X} = 3.00$ $SD = 0.40$) เมื่อพิจารณาในรายละเอียด สรุปได้ดังนี้

ประชาชนผู้ขับขียานพาหนะบนเส้นทางหลวง มีความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราดในด้านสาเหตุที่เกิดจากตัวบุคคล อยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุด ($\bar{X} = 3.40$ $SD = 0.41$) โดยมีความคิดเห็นเป็นอันดับแรก รองลงมาคือ ด้านสภาพถนนและสิ่งแวดล้อม อยู่ในระดับเห็นด้วยมาก ($\bar{X} = 2.86$ $SD = 0.53$) และด้านการบังคับใช้กฎหมาย อยู่ในระดับเห็นด้วยมาก ($\bar{X} = 2.73$ $SD = 0.64$) เป็นอันดับสุดท้าย

ส่วนที่ 3 การทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐานข้อที่ 1 ผู้ขับขี่ที่มีเพศต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแตกต่างกัน

ตารางที่ 16 การเปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด ที่มีเพศต่างกัน มีความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุแตกต่างกัน

เพศ	จำนวน	$\bar{X}$	SD	t	$Sig.$
ชาย	149	2.95	0.43	-2.533	0.012*
หญิง	96	3.07	0.35		

* $p \leq .05$

จากตารางที่ 16 การเปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด พบว่าค่า $Sig.$ เท่ากับ .012 แสดงว่า ประชาชนที่มีเพศต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุแตกต่างกัน จึงยอมรับสมมติฐานการวิจัย

สมมติฐานข้อที่ 2 ผู้ขับขี่ที่มีอายุต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแตกต่างกัน

ตารางที่ 17 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของความคิดเห็นของประชาชนต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด จำแนกตามอายุ

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	$Sig.$
ระหว่างกลุ่ม	4	1.731	.433	2.741	.029*
ภายในกลุ่ม	240	37.896	.158		
รวม	244	39.627			

* $p \leq .05$

จากตารางที่ 17 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวน เพื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนผู้ขับขี่ยานพาหนะบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด พบว่า ค่า Sig. เท่ากับ .029 แสดงว่า ประชาชนที่มีอายุต่างกัน มีความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จึงยอมรับสมมติฐานการวิจัย และทดสอบความแตกต่างด้วยวิธีการ LSD พบว่า มีความแตกต่างกันดังตารางที่ 14

ตารางที่ 18 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ของค่าเฉลี่ยของความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด จำแนกตามอายุ

ระดับการศึกษา	$\bar{X}$	15-20 ปี	20 ปี ขึ้นไป- 30 ปี	30 ปี ขึ้นไป- 40 ปี	40 ปี ขึ้นไป- 50 ปี	50 ปี ขึ้นไป
15-20 ปี	3.11	-			*	
20 ปี ไป-30 ปี	3.04		-		*	
30 ปี ไป-40 ปี	2.96			-		
40 ปี ไป-50 ปี	2.84				-	
50 ปี ไป	3.00					-

* $p \leq .05$

จากตารางที่ 18 เปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่โดยใช้วิธีการ LSD ของอายุผู้ขับขี่ กับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด พบว่าแตกต่างกัน 2 คู่ ดังนี้

คู่ที่ 1 ผู้ขับขี่ที่มีอายุ 15-20 ปี กับ 40 ปี ไป-50 ปี

คู่ที่ 2 ผู้ขับขี่ที่มีอายุ 20 ปี ไป-30 ปี กับ 40 ปี ไป-50 ปี

สมมติฐานข้อที่ 3 ผู้ขับขี่ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแตกต่างกัน

ตารางที่ 19 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของความคิดเห็นของประชาชนต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรี และตราด จำแนกตามระดับการศึกษา

แหล่งความแปรปรวน	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>Sig.</i>
ระหว่างกลุ่ม	4	5.075	1.269	8.813	.000*
ภายในกลุ่ม	240	34.552	.144		
รวม	244	39.627			

* $p \leq .05$

จากตารางที่ 19 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวน เพื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด พบว่า ค่า *Sig.* เท่ากับ .000 แสดงว่า ประชาชนที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จึงยอมรับสมมติฐานการวิจัย และทดสอบความแตกต่างด้วยวิธีการ LSD พบว่า มีความแตกต่างกันดังตารางที่ 16

ตารางที่ 20 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ของค่าเฉลี่ยของความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด จำแนกตามระดับการศึกษา

ระดับการศึกษา	$\bar{X}$	ประถม ศึกษา	มัธยม ศึกษา ตอน ต้น	มัธยม ศึกษา ตอน ปลาย/ ปวช.	อนุ ปริญา/ ปวส./ ปวท.	ปริญา ตรี/ สูงกว่า ปริญา ตรี
ประถมศึกษา	2.75	-	*	*		*
มัธยมศึกษาตอนต้น	3.04		-			
มัธยมศึกษาตอนปลาย/ ปวช.	3.01			-		*

ตารางที่ 20 (ต่อ)

ระดับการศึกษา	$\bar{X}$	ประถม ศึกษา	มัธยม ศึกษา ตอน ต้น	มัธยม ศึกษา ตอน ปลาย/ ปวช.	อนุ ปริญา/ ปวส./ ปวท.	ปริญา ตรี/ สูงกว่า ปริญา ตรี
อนุปริญา/ ปวส./ ปวท.	2.95				-	
ปริญาตรี/ สูงกว่าปริญาตรี	3.15					-

* $p \leq .05$

จากตารางที่ 20 เปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่โดยใช้วิธีการ LSD ของระดับการศึกษา กับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรี และตราด พบว่าแตกต่างกัน 4 คู่ ดังนี้

คู่ที่ 1 การศึกษาระดับประถมศึกษา กับ มัธยมศึกษาตอนต้น

คู่ที่ 2 การศึกษาระดับประถมศึกษา กับ มัธยมศึกษาตอนปลาย/ ปวช.

คู่ที่ 3 การศึกษาระดับประถมศึกษา กับ ปริญาตรี/ สูงกว่าปริญาตรี

คู่ที่ 4 การศึกษาระดับมัธยมศึกษาตอนปลาย/ ปวช. กับ ปริญาตรี/ สูงกว่าปริญาตรี

สมมติฐานข้อที่ 4 ผู้ขับขี่ที่มีอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแตกต่างกัน

ตารางที่ 21 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของความคิดเห็นของประชาชนต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรี และตราด จำแนกตามอาชีพ

แหล่งความแปรปรวน	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>Sig.</i>
ระหว่างกลุ่ม	4	1.757	.439	2.784	.027*
ภายในกลุ่ม	240	37.870	.158		
รวม	244	39.627			

* $p \leq .05$

จากตารางที่ 21 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวน เพื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด พบว่า ค่า *Sig.* เท่ากับ .027 แสดงว่า ประชาชนที่มีอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จึงยอมรับสมมติฐานการวิจัย และทดสอบความแตกต่างด้วยวิธีการ LSD พบว่า มีความแตกต่างกันดังตารางที่ 18

ตารางที่ 22 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ของค่าเฉลี่ยของความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด จำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	$\bar{X}$	รับจ้าง ทั่วไป	พนักงาน บริษัท/ โรงงาน	ค้าขาย/ ธุรกิจ ส่วนตัว	ข้าราชการ/ การ/ รัฐวิสาหกิจ	อาชีพ อื่น ๆ
รับจ้างทั่วไป	2.87	-		*	*	*
พนักงานบริษัท/ โรงงาน	2.97		-			
ค้าขาย/ ธุรกิจส่วนตัว	3.07			-		
ข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ	3.08				-	
อาชีพอื่น ๆ	3.03					-

* $p \leq .05$

จากตารางที่ 22 เปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่โดยใช้วิธีการ LSD ของอาชีพ กับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด พบว่าแตกต่างกัน 3 คู่ ดังนี้

คู่ที่ 1 อาชีพรับจ้างทั่วไป กับ อาชีพค้าขาย/ ธุรกิจส่วนตัว

คู่ที่ 2 อาชีพรับจ้างทั่วไป กับ อาชีพข้าราชการ/ รัฐวิสาหกิจ

คู่ที่ 3 อาชีพรับจ้างทั่วไป กับ อาชีพอื่น ๆ เช่น ทำสวน นักศึกษา

สมมติฐานข้อที่ 5 ผู้ขับขี่ที่มีระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับรถต่างกัน มีความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแตกต่างกัน

ตารางที่ 23 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของความคิดเห็นของประชาชนต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด จำแนกตามระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับรถ

แหล่งความแปรปรวน	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>Sig.</i>
ระหว่างกลุ่ม	4	2.369	.592	3.815	.005*
ภายในกลุ่ม	240	37.258	.155		
รวม	244	39.627			

* $p \leq .05$

จากตารางที่ 23 ผลการวิเคราะห์ความแปรปรวน เพื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด พบว่า ค่า *Sig.* เท่ากับ .005 แสดงว่า ประชาชนที่มีระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับรถต่างกัน มีความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 จึงยอมรับสมมติฐานการวิจัย และทดสอบความแตกต่างด้วยวิธีการ LSD พบว่ามีความแตกต่างกันดังตารางที่ 20

ตารางที่ 24 ผลการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ของค่าเฉลี่ยของความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด จำแนกตามระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับรถ

ระยะเวลาการได้รับ ใบอนุญาตขับรถ	$\bar{X}$	น้อยกว่า 1 ปี	1 ปี ขึ้นไป	3 ปี ขึ้นไป	5 ปี ขึ้นไป	10 ปี ขึ้นไป
			-3 ปี	-5 ปี	-10 ปี	
น้อยกว่า 1 ปี	2.98	-	*			
1 ปี ขึ้นไป-3 ปี	3.14		-		*	*
3 ปี ขึ้นไป-5 ปี	3.01			-		*
5 ปี ขึ้นไป-10 ปี	2.99				-	
10 ปี ขึ้นไป	2.82					-

* $p \leq .05$

จากตารางที่ 24 เปรียบเทียบความแตกต่างรายคู่โดยใช้วิธีการ LSD ของระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับรถ กับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด พบว่าแตกต่างกัน 4 คู่ ดังนี้

- คู่ที่ 1 ระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับรถน้อยกว่า 1 ปี กับ 1 ปี ขึ้นไป-3 ปี
- คู่ที่ 2 ระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับรถ 1 ปี ขึ้นไป-3 ปี กับ 5 ปี ขึ้นไป-10 ปี
- คู่ที่ 3 ระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับรถ 1 ปี ขึ้นไป-3 ปี กับ 10 ปี ขึ้นไป
- คู่ที่ 4 ระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับรถ 3 ปี ขึ้นไป-5 ปี กับ 10 ปี ขึ้นไป

ตารางที่ 25 สรุปผลการทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐาน	ผลการทดสอบสมมติฐาน
1. ผู้ขับขี่ที่มีเพศต่างกัน มีความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแตกต่างกัน	ยอมรับสมมติฐาน
2. ผู้ขับขี่ที่มีอายุต่างกัน มีความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแตกต่างกัน	ยอมรับสมมติฐาน
3. ผู้ขับขี่ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแตกต่างกัน	ยอมรับสมมติฐาน
4. ผู้ขับขี่ที่มีอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแตกต่างกัน	ยอมรับสมมติฐาน
5. ผู้ขับขี่ที่มีระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับรถต่างกัน มีความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแตกต่างกัน	ยอมรับสมมติฐาน

บทที่ 5

สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

การศึกษาเรื่อง ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ของผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด เป็นผลมาจากปัญหาสภาพการจราจรและอุบัติเหตุทางถนนที่มีแนวโน้มสูงขึ้นอย่างต่อเนื่อง ส่งผลกระทบเกิดความสูญเสียต่อทั้งชีวิต ร่างกาย ตลอดจนทรัพย์สิน คิดเป็นความเสียหายมูลค่ามหาศาลในแต่ละปี จึงได้ทำการศึกษาความคิดเห็นของประชาชนเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุ โดยการศึกษาวิจัยในครั้งนี้เป็นการวิจัยเชิงปริมาณ มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาว่าประชาชนมีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านใดที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ของผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด และเพื่อเปรียบเทียบสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด จำแนกตาม เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และระยะเวลาในการได้รับใบอนุญาตขับรถ โดยใช้แบบสอบถามเป็นเครื่องมือในการจัดเก็บรวบรวมข้อมูล กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ ประชาชนผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด จำนวน 245 คน โดยใช้สูตรคำนวณขนาดของกลุ่มตัวอย่างของ Zikmund 2000 สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล ประกอบด้วย ค่าความถี่ (Frequency) ค่าร้อยละ (Percentage) สถิติเชิงอนุมาน t-test และ Oneway ANOVA หากพบว่ามีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05 ผู้วิจัยจะทำการทดสอบหาความแตกต่างรายคู่โดยใช้วิธีของ LSD (Least Significant Difference test) สรุปผลการศึกษาได้ ดังนี้

1. สรุปผลการศึกษา
2. อภิปรายผลการวิจัย
3. ข้อเสนอแนะ

สรุปผลการศึกษา

การศึกษาเรื่อง ความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ของผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด ในครั้งนี้พบว่า

1. ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ซึ่งประกอบด้วย เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และระยะเวลาในการได้รับใบอนุญาตขับรถ พบว่า ส่วนใหญ่เป็นเพศชาย อายุส่วนใหญ่อยู่ในระหว่างช่วงอายุ 20 ปี ขึ้นไป-30 ปี ระดับการศึกษาส่วนใหญ่อยู่ในระดับปริญญาตรี/ สูงกว่า

ปริญญาตรี ส่วนใหญ่มีอาชีพค้าขาย หรือธุรกิจส่วนตัว และส่วนใหญ่มีระยะเวลาในการได้รับใบอนุญาตขับรถ 1 ปี ขึ้นไป-3 ปี, 3 ปี ขึ้นไป-5 ปี และ 5 ปี ขึ้นไป-10 ปี มีสัดส่วนใกล้เคียงกัน

2. ความคิดเห็นของประชาชนต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ของผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด โดยภาพรวมพบว่า ประชาชนมีความเห็นว่าปัจจัยหลักที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราดนั้น มีสาเหตุหลักจาก 3 สาเหตุ ทั้งที่เกิดจากตัวบุคคลหรือตัวผู้ขับขี่เอง เกิดจากสภาพถนน รวด และสิ่งแวดล้อม และเกิดจากการบังคับใช้กฎหมายของฝ่ายเจ้าหน้าที่และหน่วยงานภาครัฐ โดยมีความเห็นด้วยอยู่ในระดับมาก เมื่อพิจารณาในรายละเอียดสามารถสรุปได้ดังนี้

ประชาชนมีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ของผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด สาเหตุที่เกิดจากตัวบุคคลหรือตัวผู้ขับขี่เอง อยู่ในระดับเห็นด้วยมากที่สุด โดยมีความคิดเห็นเป็นอันดับแรก รองลงมาคือ สาเหตุที่เกิดจากสภาพถนน รวด และสิ่งแวดล้อม อยู่ในระดับเห็นด้วยมาก และมีความคิดเห็นว่ามีสาเหตุมาจากการบังคับใช้กฎหมาย อยู่ในระดับเห็นด้วยมาก เป็นอันดับสุดท้าย

3. ผลการทดสอบสมมติฐาน

ผลการทดสอบสมมติฐานเพื่อเปรียบเทียบความคิดเห็นของประชาชนผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวง เกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด จำแนกตามลักษณะทั่วไปของประชากร พบว่า ประชาชนผู้ขับขี่ยานพาหนะที่มีเพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และระยะเวลาในการได้รับใบอนุญาตขับรถ ต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง แตกต่างกัน จึงยอมรับสมมติฐานในการวิจัย

อภิปรายผลการวิจัย

1. ข้อมูลความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ของผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด

จากการศึกษาข้อมูลความคิดเห็นของประชาชนต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ของผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด พบว่า ประชาชนมีความคิดเห็นว่าการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราดนั้น มีสาเหตุหลักมาจาก 3 สาเหตุ คือ เกิดจากตัวบุคคลหรือตัวผู้ขับขี่เอง เกิดจากสภาพถนน รวด และสิ่งแวดล้อม และเกิดจากการบังคับใช้กฎหมายของฝ่ายเจ้าหน้าที่ โดยมีความคิดเห็นอยู่ในระดับเห็นด้วยมาก เมื่อพิจารณาเป็นรายด้าน สามารถสรุปอภิปรายผลได้ ดังนี้

1.1 ภาพรวมของสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดเป็นอันดับแรก คือ เกิดจากตัวบุคคล รองลงมาคือ ด้านสภาพถนนและสิ่งแวดล้อม และด้านการบังคับใช้กฎหมาย เป็นอันดับสุดท้าย ในด้านสาเหตุที่เกิดจากตัวบุคคลนั้นสอดคล้องกับการศึกษาของ วิเชียร มูริจันทร์ (2541) ที่ให้ข้อสังเกตถึงปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุไว้ว่า ผู้ใช้รถใช้ถนนเป็นต้นเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุจราจร โดยประมาณร้อยละ 90 ของจำนวนอุบัติเหตุที่เกิดขึ้นทั้งหมด มีสาเหตุมาจากความบกพร่องของคน และสอดคล้องกับ ประเมศวร์ เหลือเทพ และคณะ (2555) ที่ศึกษาเรื่องการสืบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรจากกรณีศึกษาภาคใต้ ได้สรุปปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า เกิดจากความผิดพลาดของคนขับเป็นอันดับแรก คิดเป็นร้อยละ 63.33 โดยปัจจัยที่มีสัดส่วนสูงสุด คือ การขับรถด้วยความเร็วสูง (ร้อยละ 40) รองลงมา คือ เกิดจากสภาพถนนบกพร่อง คิดเป็นร้อยละ 26.67 โดยพบว่า ฝนตก/ถนนลื่น เป็นปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด (ร้อยละ 13.33) ส่วนสาเหตุที่เกิดจากด้านสภาพถนนและสิ่งแวดล้อมนั้น สอดคล้องกับการศึกษาของ สาริต อินตา (2546) ที่ศึกษาปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุการจราจร โดยปัจจัยที่เกิดจากสภาวะที่ไม่ปลอดภัย ได้แก่ สภาพแวดล้อมที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ เช่น ถนนลื่น แสงสว่างไม่เพียงพอ ถนนที่ไม่มีป้ายเตือนบอกทางโค้ง ไฟท้ายรถเสีย เป็นต้น สภาวะที่ไม่ปลอดภัย เป็นสาเหตุด้านกายภาพของอุบัติเหตุที่แก้ไขได้ง่ายกว่าปัญหาด้านพฤติกรรม การเกิดอุบัติเหตุจราจรส่วนมากนั้นไม่ใช่ความบังเอิญหรือปราศจากสาเหตุที่ทำให้เกิด

1.2 ด้านสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากตัวบุคคล หรือตัวผู้ขับขี่เอง พบว่า ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดเป็นอันดับแรก คือ เกิดจากความเร่งรีบ หรือการขับเร็วด้วยความเร็วสูง ซึ่งสอดคล้องกับข้อมูลสถิติของกรมทางหลวง (2554) และสำนักงานตำรวจแห่งชาติ (2554) และสอดคล้องกับ สุเมธี สนธิกุล (2553) ที่ศึกษาทัศนคติผู้ขับรถเร็ว พบว่า สาเหตุอุบัติเหตุจราจรส่วนใหญ่มาจากการขับรถเร็วเกินอัตรากฎหมายกำหนด ทั้งนี้สาเหตุที่ทำให้ขับรถเร็วส่วนใหญ่มาจากการมีธุระ หรือมีประชุมที่ปลายทาง อีกทั้งความเร็วยังส่งผลให้เวลาในการตัดสินใจสั้นลง และสร้างแรงกระทำทางธรรมชาติ รวมถึงแรงเหวี่ยงหนีศูนย์กลาง และมีความสามารถในการทำลายสูง โดยอุบัติเหตุที่เกิดจากความเร็วเป็นพื้นฐานมักมีความรุนแรงเป็นตัวตั้งเสมอ (ขับที่ปลอดภัยกับ กปถ. กรมการขนส่งทางบก, 2555, หน้า 63-64) รองลงมาคิดว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากความประมาทของผู้ขับขี่เอง จากการขับรถในขณะที่มึนเมาสุรา จากการขับที่ไม่มีมารยาท และน้ำใจ การตัดหน้า หรือตามรถอื่นในระยะกระชั้นชิด การขับรถฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร (ฝ่าไฟแดง) การจงใจฝ่าฝืนกฎจราจร ป้ายบังคับ เครื่องหมายจราจร การแข่งรถในเขตห้ามแข่ง การที่ผู้ขับขี่ไม่มีความชำนาญในพื้นที่หรือเส้นทาง และคิดว่าอุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการที่ผู้ขับขี่ไม่มีความรู้ และไม่เข้าใจกฎหมายจราจร เป็นอันดับสุดท้าย

1.3 ด้านสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากสภาพถนน รถ และสิ่งแวดล้อม พบว่า ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดเป็นอันดับแรก คือ ถนนบริเวณทางร่วมทางแยก รองลงมาคิดว่าเกิดจากสภาพผิวถนนลื่น เกิดจากรถที่ไฟหน้า ไฟท้าย ไฟเลี้ยวชำรุด เกิดจากถนนที่มีแสงสว่างไม่เพียงพอ เกิดจากทางโค้งหักมุม ทำให้รถหลุดโค้งได้ง่าย เกิดจากการที่ผู้ขับขี่ไม่มีความชำนาญในลักษณะ หรือประเภทรถที่ขับขี่ เกิดจากถนนที่ไม่มีป้ายกำหนดความเร็วเมื่อถึงทางโค้ง เกิดจากการติดตั้งเครื่องหมาย ป้ายเตือน หรือป้ายสัญญาณจราจรไม่ชัดเจน เกิดจากทางลาดเอียงข้างลง และเกิดจากสภาพถนนที่เป็นทางตรงระยะทางยาว เป็นอันดับสุดท้าย ซึ่งยังไม่สอดคล้องกับสถิติอุบัติเหตุจราจรบนทางหลวงแผ่นดิน ซึ่งบ่งชี้ว่าบริเวณที่เกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงจะเกิดบนถนนที่เป็นทางตรงระยะยาวมากที่สุด รองลงมาคือบริเวณทางโค้ง ต่อมาคือบริเวณทางร่วมทางแยก (สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง, 2556)

จากผลการศึกษาวิจัย พบว่า ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด ส่วนหนึ่งเกิดจากตัวผู้ขับขี่เองเป็นส่วนใหญ่ และยังพบว่าสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรส่วนหนึ่งก็เกิดจากสภาพแวดล้อมที่ไม่อำนวยด้วย เช่น สภาพถนนชำรุดขาดการซ่อมแซม สัญญาณไฟจราจรเสีย เครื่องหมายจราจรชำรุด หรือติดตั้งแล้วแต่มองเห็นไม่ชัดเจน หรือไม่เพียงพอ จึงควรจัดทำและติดตั้งสัญญาณจราจร/ เครื่องหมายจราจรให้เพียงพอ และสังเกตมองเห็นได้อย่างชัดเจน มีการบำรุงรักษาให้ใช้งานได้ตลอดเวลา และอีกประเด็นหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ คือ สภาพพื้นผิวถนนที่ลื่น ทั้งนี้เนื่องจากว่าในพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราดเป็นจังหวัดที่มีพื้นที่ติดทะเล และมีสภาพพื้นที่ที่เอื้ออำนวยต่อการปลูกยางพารา ดังนั้นในแต่ละวันจะมีการขนส่งอาหารทะเล และยางกันด้วยกันอย่างต่อเนื่อง ซึ่งในการขนส่งก็จะมีน้ำเสียที่เป็นน้ำเมือกจากอาหารทะเลสด หรือน้ำเสียจากยางกันด้วยตกหล่นบนพื้นถนนเป็นจำนวนมาก เมื่อถูกแสงแดดก็จะแห้งติดกับพื้นถนนเกิดการสะสม จนเมื่อเวลาฝนตกคราบน้ำเสียจะละลายออกมาส่งผลให้เกิดความลื่นที่ผิวถนน ตรงนี้เป็นปัจจัยสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในพื้นที่อย่างต่อเนื่อง

1.4 ด้านสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากการบังคับใช้กฎหมาย พบว่า ปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดเป็นอันดับแรก คือ เกิดจากการมีบทลงโทษน้อย ทำให้ผู้ขับขี่ไม่เกรงกลัวเป็นอันดับแรก รองลงมาคิดว่าเจ้าหน้าที่ไม่ดำเนินการกวดขันจับกุมผู้กระทำความผิด หรือผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างจริงจัง ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของศูนย์วิจัยความสุขชุมชน มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ (2556) ที่ศึกษาเรื่อง เงินค่าปรับฐานความผิดจราจรในสายตาประชาชน พบว่า ประชาชนส่วนใหญ่มีความเห็นต่อประเภทความผิดที่ควรเพิ่มโทษผู้กระทำความผิดกฎหมายจราจร โดยร้อยละ 86.9 ให้เพิ่มโทษค่าปรับฐานแข่งรถในทางสาธารณะที่ไม่ได้รับอนุญาต ร้อยละ 84.5 ให้เพิ่มโทษค่าปรับฐานขับรถโดยประมาทหวาดเสียว ร้อยละ 84.4 ให้เพิ่มโทษค่าปรับในเรื่องเมาแล้วขับ ส่วนเรื่องที่

ประชาชนต้องการให้แก้ไขโดยด่วน พบว่า ร้อยละ 75.6 ให้เข้มงวดจับกุมผู้ที่ขับรถประมาท หนาวเสีย หรือขับรถเร็วเกินกว่ากฎหมายกำหนด ร้อยละ 73.2 ต้องการให้เพิ่มโทษกับผู้กระทำความผิด กฎหมายจราจร ร้อยละ 68.3 ให้แก้ไขปัญหาคอขวดจราจรจริงจังและต่อเนื่อง ร้อยละ 67.5 เห็นว่าควรดูแลสภาพแวดล้อมบนถนน และแก้ปัญหาสภาพถนนที่เสี่ยงอันตรายในการขับขี่ และร้อยละ 65.9 อยากให้เจ้าหน้าที่รัฐที่เกี่ยวข้องกวดขันรับผิดชอบอย่างจริงจัง ต่อมาในด้านสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากการบังคับใช้กฎหมาย คิดว่า เกิดจากการขาดการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้ทุกคนรู้ถึงกฎระเบียบ ข้อบังคับ และบทลงโทษอย่างทั่วถึง เกิดจากอัตราค่าปรับกรณีกระทำความผิดไม่เหมาะสม (น้อยเกินไป) เกิดจากเวลาในการอบรมก่อนสอบใบอนุญาตขับรถที่ใช้เวลาน้อย และการทดสอบใบอนุญาตขับรถที่ง่ายเกินไป และเกิดจากการไม่กำหนดเพศ อายุสูงสุดของผู้ขับขี่ การศึกษาขั้นต่ำของผู้ขับขี่แต่ละประเภทให้เหมาะสม เป็นอันดับสุดท้าย

ในความเห็นของผู้วิจัย เห็นว่า กฎหมายที่เกี่ยวข้องกับการใช้รถใช้ถนนในปัจจุบัน คือ พ.ร.บ.จราจรทางบก พ.ศ.2522, พ.ร.บ.รถยนต์ พ.ศ.2522, พ.ร.บ.การขนส่งทางบก พ.ศ.2522 และ พ.ร.บ.ทางหลวง พ.ศ.2535 ทั้ง 4 ฉบับนี้ ได้ประกาศใช้มาเป็นเวลานานแล้ว อีกทั้งยังมี ระเบียบ ข้อบังคับ ประกาศ ของกฎหมายฉบับดังกล่าวออกมาเป็นมาตรการบังคับเพิ่มเติมอีกหลายเรื่อง ก่อนข้างที่จะครอบคลุมการปฏิบัติของผู้ใช้รถใช้ถนนจนอาจถือได้ว่าเข้มงวดจนเกินไป แต่ทั้งนี้ในการออกกฎ ข้อบังคับต่าง ๆ ขึ้นมานั้น ก็คำนึงถึงหลักความปลอดภัยเป็นประการสำคัญ ถือว่าเป็นการใช้หลักตามแบบอย่างประเทศในยุโรป แต่ก็มีบางเรื่องซึ่งหากพิจารณาแล้วหากเราต้องการจะใช้หลักปฏิบัติตามแบบประเทศในยุโรป ก็ควรมีการปรับเปลี่ยนให้มีความเหมาะสมเพื่อให้มีมาตรฐานใกล้เคียงกับระดับสากล คือ เรื่องการอบรมก่อนสอบ และการสอบใบอนุญาตขับรถ ซึ่งประเทศในยุโรปจะให้ความสำคัญกับการอบรมผู้ขอสอบใบอนุญาตขับรถมาก โดยจะต้องมีการอบรมให้ทุกคนได้เข้าใจในรายละเอียดของกฎจราจรเป็นเวลานานนับเดือน ในการเรียนการขับรถก่อนการสอบภาคปฏิบัติ ก็จะต้องมีผู้ควบคุมการฝึกให้ผู้ฝึกต้องปฏิบัติตามกฎจราจรให้ถูกต้องที่สุดจึงจะผ่านการทดสอบภาคปฏิบัติได้ แต่ในประเทศไทยในปัจจุบันการอบรมและการทดสอบผู้ขอสอบใบอนุญาตขับรถ ใช้เวลาเพียงไม่เกิน 2 วัน ซึ่งตรงนี้เป็นข้อแตกต่าง และผลที่ออกมาทำให้ผู้ขับขี่ยานพาหนะในปัจจุบันไม่มีความรู้ความเข้าใจในกฎจราจร และมารยาทในการใช้รถใช้ถนนที่ดีพอ จนเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุจากการใช้รถใช้ถนนเพิ่มมากขึ้นในปัจจุบัน ซึ่งในส่วนนี้ผู้วิจัยเห็นว่าควรจะมีการแก้ไขเปลี่ยนแปลงกฎ ระเบียบต่าง ๆ ให้เหมาะสมกับสถานการณ์ในปัจจุบัน แต่ทั้งนี้ก็ต้องพิจารณาให้เหมาะสมของสังคมไทยว่าสามารถที่จะปฏิบัติตามได้หรือไม่ เพียงใด

2. ผลการทดสอบสมมติฐาน

จากการเปรียบเทียบข้อมูลความคิดเห็นของประชาชนเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวง ของผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวง ในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด จำแนกข้อมูลตามลักษณะทั่วไปของประชากร ซึ่งเป็นการทดสอบสมมติฐาน พบว่า ประชาชนผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราด ที่มี เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และระยะเวลาในการได้รับใบอนุญาตขับรถ ต่างกัน มีความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแตกต่างกัน จึงยอมรับสมมติฐานในการวิจัย สามารถอภิปรายผลได้ดังนี้

2.1 เพศ พบว่า ประชาชนที่มีเพศต่างกัน มีความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ สุเมธี สนธิกุล (2553) ศึกษาทัศนคติผู้ขับรถเร็ว ซึ่งจากการศึกษาพบว่า ผู้ขับขี่เพศชายจะขับรถเร็วกว่าเพศหญิงซึ่งจะสัมพันธ์กับความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุ และสอดคล้องกับการศึกษาของ ชูศักดิ์ หทัยธรรม และสรชัย หล้าสาคร (2543) ได้ศึกษาวิจัยเรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุในนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคสมุทรสาคร จากการศึกษพบว่า เพศชาย มีอัตราความเสี่ยงในการเกิดอุบัติเหตุมากกว่าเพศหญิง 2 เท่า และสอดคล้องกับการศึกษาของ วิเชียร มูริจันทร์ (2541) ที่ศึกษาถึงภูมิหลังของผู้ประสบอุบัติเหตุขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า ผู้ขับขี่เพศชายจะประสบอุบัติเหตุจากรมากกว่าเพศหญิง แต่ขัดแย้งกับการศึกษาของ กฤตพงศ์ โรจน์รุ่งศศิธร (2549) ที่ศึกษาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรของผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี พบว่า อายุ มีผลต่อความคิดเห็นเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรของผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง ส่วนตัวแปรด้าน เพศ ระดับการศึกษา อาชีพ ประสบการณ์ในการขับขี่ พบว่าไม่มีผลต่อความคิดเห็นเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากร ซึ่งในความคิดของผู้วิจัยเห็นว่า ผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราดส่วนใหญ่เป็นเพศชาย ซึ่งในการขับขี่ย่อมต้องมีพฤติกรรม ความชำนาญ และความสามารถในการตัดสินใจแก้ปัญหา หรือสถานการณ์ที่แตกต่างจากเพศหญิง ส่งผลให้มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแตกต่างกัน

2.2 อายุ พบว่า ประชาชนที่มีอายุต่างกัน มีความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุแตกต่างกัน ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ สุเมธี สนธิกุล (2553) ศึกษาทัศนคติของผู้ที่ขับรถเร็ว ซึ่งจากการศึกษาพบว่า ผู้ขับขี่วัยทำงานจะมีอัตราการใช้ความเร็วที่สูงกว่าผู้ที่สูงวัยกว่า และสอดคล้องกับการศึกษาของกระทรวงสาธารณสุข (2554) ที่ศึกษาปัญหาเกี่ยวกับอุบัติเหตุจากการขนส่งทางบก พบว่า อุบัติเหตุจากการขนส่งทางบกเป็นสาเหตุของการเสียชีวิตมากที่สุด กลุ่ม

ผู้เสียชีวิตส่วนใหญ่เป็นเยาวชนและวัยทำงาน คิดเป็นร้อยละ 85.00 และสอดคล้องกับข้อมูลจาก สำนักระบาดวิทยา กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข (2554) พบว่า กลุ่มอายุที่ได้รับบาดเจ็บมากที่สุดคือกลุ่มอายุ 15-19 ปี รองลงมาคือกลุ่มอายุ 20-24 ปี และอายุ 25-29 ปี ส่วนกลุ่มอายุที่เสียชีวิตมากที่สุดคือกลุ่มอายุ 20-24 ปี ซึ่งในความคิดของผู้วิจัยเห็นว่า ผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราดส่วนใหญ่อยู่ในช่วงอายุ 20 ปีขึ้นไป-30 ปี ซึ่งส่วนใหญ่จะเป็นวัยรุ่นวัยเริ่มทำงาน ที่ยังมีความคิดความนึกคณอง ประกอบกับภาวะความเร่งรีบ อีกทั้งในสถานการณ์ปัจจุบันที่มีปริมาณรถเพิ่มเป็นจำนวนมากอยู่บนท้องถนน ดังนั้นการตัดสินใจในเรื่องต่าง ๆ ทั้งความรับผิดชอบต่อตนเองและครอบครัวอาจมีน้อยกว่าผู้ที่มีอายุมากกว่า การขาดความชำนาญ และประสบการณ์ในการขับขี่ ส่งผลให้มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแตกต่างกับผู้ที่มีอายุ 40 ปีขึ้นไป-50 ปี หรือผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่มากกว่า

2.3 ระดับการศึกษา พบว่า ประชาชนที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุแตกต่างกัน ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ วิเชียร มูริจันทร์ (2541) ที่ศึกษาถึงภูมิหลังของผู้ประสบอุบัติเหตุขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า พื้นฐานของการศึกษาของผู้ขับขี่ยานพาหนะมีผลต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร ผู้ขับขี่ที่มีการศึกษาต่ำจะประสบอุบัติเหตุจราจรมากกว่าผู้มีการศึกษาระดับสูง และสอดคล้องกับการศึกษาของ ชูศักดิ์ หทัยธรรม และสรชัย หล้าสาคร (2543) ที่ศึกษาวิจัยเรื่องปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุในนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคสมุทรสาคร พบว่า ความรู้เกี่ยวกับกฎจราจรต่ำกว่าเกณฑ์ มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุ แต่ขัดแย้งกับการศึกษาของ กฤตพงศ์ โรจน์รุ่งศศิธร (2549) ที่ศึกษาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี พบว่า ระดับการศึกษา อาชีพ ประสบการณ์ในการขับขี่ ความเร็วในการขับขี่ ไม่มีผลต่อความคิดเห็นเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร ซึ่งในความคิดของผู้วิจัยเห็นว่า จากการผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราดส่วนใหญ่มีระดับการศึกษาส่วนใหญ่อยู่ในระดับปริญญาตรี/ สูงกว่าปริญญาตรี และส่วนใหญ่จะเป็นวัยทำงาน ประกอบกับการจะสอบใบอนุญาตขับรถในปัจจุบันจะต้องเข้ารับการฝึกอบรมที่สำนักงานขนส่งจังหวัดก่อน อีกทั้งการเข้าถึงแหล่งข้อมูลข่าวสารต่าง ๆ ที่ต้องอาศัยเครื่องมือ อุปกรณ์ และเทคโนโลยีสมัยใหม่ ดังนั้นน่าจะมีส่วนช่วยให้ผู้ที่มีระดับการศึกษาสูงกว่ามีโอกาสเข้าถึงข้อมูล หรือมีความสามารถรับรู้และเข้าใจถึงข้อกฎหมาย หรือกฎจราจรได้ง่ายกว่าผู้ที่มีระดับการศึกษาต่ำกว่า เช่น ระดับประถมศึกษา หรือมัธยมศึกษา ส่งผลให้ผู้ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแตกต่างกัน

2.4 อาชีพ พบว่า ประชาชนที่มีอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุแตกต่างกัน ซึ่งขัดแย้งกับการศึกษาของกฤตพงศ์ โรจน์รุ่งศศิธร (2549) ที่ศึกษาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี พบว่า ปัจจัยด้านเพศ ระดับการศึกษา อาชีพ ประสบการณ์ในการขับขี่ ความเร็วในการขับขี่ ไม่มีผลต่อความคิดเห็นเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร ซึ่งในการวิจัย พบว่า ผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราดส่วนใหญ่มีอาชีพรับจ้างทั่วไป จะมีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราดแตกต่างไปจากผู้ที่มีอาชีพค้าขาย/ ธุรกิจส่วนตัว, อาชีพรับราชการ/ รัฐวิสาหกิจ และผู้มีอาชีพอื่น ๆ ซึ่งส่วนใหญ่เป็นนักศึกษา หรือทำสวน ซึ่งในส่วนนี้ผู้วิจัยเห็นว่า น่าจะมีปัจจัยเรื่องระดับการศึกษาเข้ามาประกอบด้วย ส่งผลให้ผู้ที่มีอาชีพต่างกัน มีความคิดเห็นต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแตกต่างกัน

2.5 ระยะเวลาในการได้รับใบอนุญาตขับรถ พบว่า ประชาชนที่มีระยะเวลาการได้รับใบอนุญาตขับรถต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแตกต่างกัน ซึ่งสอดคล้องกับการศึกษาของ วิเชียร มุริจันทร์ (2541) ที่ศึกษาถึงภูมิหลังของผู้ประสบอุบัติเหตุพบว่า ผู้ขับขี่ที่มีการศึกษาค่ำ จะประสบอุบัติเหตุจราจรมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีการศึกษาระดับสูง และผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่น้อย จะประสบอุบัติเหตุจราจรมากกว่าผู้ขับขี่ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่มากกว่า แต่ขัดแย้งกับการศึกษาของ กฤตพงศ์ โรจน์รุ่งศศิธร (2549) ที่ศึกษาสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี พบว่า เพศ ระดับการศึกษา อาชีพ ประเภทใบอนุญาต ประสบการณ์ในการขับขี่ ความเร็วในการขับขี่ ช่วงเวลาในการขับขี่ และการกระทำผิดกฎหมายจราจร ไม่มีผลต่อความคิดเห็นเกี่ยวกับสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจร ซึ่งผู้วิจัยเห็นว่า ผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่จังหวัดจันทบุรีและตราดส่วนใหญ่ได้รับใบอนุญาตขับรถมาแล้วอยู่ในช่วง 1 ปี ขึ้นไป-3 ปี ซึ่งต้องถือว่าเป็นผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่น้อย ย่อมมีความคิดเห็น ความรู้ ความชำนาญ และความสามารถในการตัดสินใจแก้ปัญหาเฉพาะหน้าต่าง ๆ แตกต่างไปจากผู้ที่ได้รับใบอนุญาตขับรถมานาน หรือผู้ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่มากกว่า และผู้วิจัยเห็นว่าน่าจะมีปัจจัยเรื่องระดับการศึกษาเข้ามาประกอบด้วย ส่งผลให้ผู้ขับขี่ที่มีระยะเวลาในการได้รับใบอนุญาตขับรถต่างกัน มีความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุบนทางหลวงแตกต่างกันได้

ข้อเสนอแนะ

จากผลการศึกษาวิจัย พบว่า สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่ จังหวัดจันทบุรีและตราดนั้น ปัจจัยสำคัญเกิดจากตัวผู้ขับขี่ยานพาหนะเป็นส่วนใหญ่ ดังนั้นผู้วิจัยจึง มีข้อเสนอแนะในการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่ยานพาหนะบนเส้นทางหลวงในเขตพื้นที่ จังหวัดจันทบุรีและตราด ดังนี้

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

1. ควรมีนโยบายแก้ไขปรับปรุงกฎ ระเบียบ กฎหมายที่เกี่ยวข้อง บทลงโทษต่าง ๆ ให้เหมาะสมกับสถานการณ์และสภาพความเป็นจริงในปัจจุบัน ยกเลิกระเบียบกฎหมายที่ล้าสมัย และจะต้องมีความสอดคล้องกับประเทศในภูมิภาคตามหลักสากล เพื่อรองรับการเปิดประชาคม เศรษฐกิจอาเซียนในอนาคต เน้นปัญหาอุปสรรคในการแก้ไขปัญหา ทั้งนี้ ต้องพิจารณาให้เหมาะสม กับสภาพสังคมไทยว่าสามารถที่จะปฏิบัติตามได้หรือไม่ เพียงใด

2. เข้มงวดการบังคับใช้กฎหมายอย่างต่อเนื่อง โดยเฉพาะในด้านการขับขีและวินัย การจราจรในมาตรการที่เกี่ยวข้องกับความปลอดภัย คือ 3 ม. 2 ข. 1 ร. โดยดำเนินการควบคู่ไปกับการประชาสัมพันธ์ การปลูกจิตสำนึก ความมีสติ มีน้ำใจ และวินัยจราจรแก่ผู้ใช้รถใช้ถนน ต้องจัด ความคิดของประชาชนที่ว่า “การปฏิบัติตามกฎจราจรทำให้เกิดความล่าช้าเสียเวลา ทำผิคนิดหน่อย ไม่น่าจะเป็นอะไร”

ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

1. ด้านการให้ความรู้เรื่องกฎจราจร จัดฝึกอบรมหลักการขับขีปลอดภัยให้กับ นักเรียน นักศึกษา ตามสถานศึกษา พนักงาน ลูกจ้าง ตามโรงงาน/ บริษัท ประชาชนทั่วไปตามแหล่งชุมชน ต่าง ๆ ศาลาประชาคม องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น และสำนักงานขนส่งจังหวัดที่มีผู้ไปอบรมเพื่อ ขอสอบใบอนุญาตขับรถ โดยทุกภาคส่วนจะต้องให้ความสำคัญและร่วมมือกันแก้ไขปัญหาอย่าง จริงจัง

2. จัดตั้งหน่วยอาสาจราจร ฝึกอบรมให้เป็นผู้มีความรู้ความเข้าใจในเรื่องกฎหมายจราจร และการช่วยเหลือผู้ประสบเหตุ เพื่อทำหน้าที่เป็นผู้ช่วยเหลือเจ้าพนักงาน

3. ในส่วนของการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ สื่อในการนำเสนอต่าง ๆ ที่ใช้เวลานาน ไม่ว่า จะเป็นการให้นั่งดูวีดิทัศน์ (VDO) หรืออ่านหนังสือเกี่ยวกับกฎหมายจราจรเป็นเวลานาน ๆ ผู้ดูหรือ ผู้ฟัง จะไม่ค่อยให้ความสนใจมาก ควรใช้ลักษณะการจัดทำเป็นเรื่องสั้นเป็นเรื่อง ๆ ที่เกี่ยวกับกฎ จราจรเป็นรายข้อ โดยใช้เวลาข้อละ/ เรื่องละ ไม่เกิน 1 นาที สอดแทรกในรายการวิทยุหรือโทรทัศน์ ปกติ จะสามารถเข้าสู่สายตาหรือการรับรู้ของประชาชนได้มากกว่า

4. ดำเนินการจัดทำและติดตั้งสัญญาณจราจร/ เครื่องหมายจราจร ป้ายเตือน ป้ายบังคับ ให้เพียงพอ สามารถสังเกตมองเห็นได้อย่างชัดเจน มีการบำรุงรักษาให้ใช้งานได้ตลอดเวลา

5. การประชุมชนและภาคสังคมเข้ามามีส่วนร่วม ควบคุมการบังคับใช้กฎหมายอย่างเข้มข้น และรณรงค์อย่างต่อเนื่องตลอดทั้งปีเพื่อลดอุบัติเหตุในภาพรวม เพิ่มบทบาทหน้าที่ขององค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น ผู้นำชุมชน ในการจัดหาอุปกรณ์เครื่องมือ การเผยแพร่ประชาสัมพันธ์เพื่อให้ประชาชนได้ทราบถึงภัยคุกคามที่เกิดจากอุบัติเหตุ รวมถึงการร่วมกันในการควบคุมดูแลการบังคับใช้กฎหมายจราจรให้เหมาะสม โดยเน้นเรื่องการป้องกันการกระทำผิดเป็นสำคัญ

6. จัดประชุมเชิงปฏิบัติการทั้งจากฝ่ายเจ้าหน้าที่รัฐ นักวิชาการ ผู้เชี่ยวชาญ องค์กรภาครัฐ ภาคเอกชน และองค์กรภาคประชาชน เพื่อกำหนดแนวทางแก้ไขปัญหาค่เกี่ยวข้อง และแก้ไขปัญหาค่ที่ตรงประเด็น ตรงเป้าหมายอย่างชัดเจน

ข้อเสนอแนะเชิงวิชาการ

1. ควรศึกษาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่ยานพาหนะในเขตพื้นที่อื่น ๆ รวมถึงสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุของประเทศอื่น ๆ ในภูมิภาค เพื่อเปรียบเทียบผลการศึกษา กับพื้นที่ จังหวัดจันทบุรีและตราด

2. ในการศึกษาวิจัยครั้งต่อไป ควรให้มีการศึกษาวิจัยเชิงคุณภาพ โดยอาจศึกษาจากเอกสารบันทึกประจำวันคดีที่เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร คดีที่เกี่ยวข้อง การสัมภาษณ์เชิงลึก เพื่อให้ทราบถึงสาเหตุหรือปัจจัยที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุในพื้นที่อย่างแท้จริง

บรรณานุกรม

- กันวีร์ กนิษฐ์พงศ์ และคณะ. (2552). ศึกษาค่าความเสียหายของผิวทางที่มีผลต่อความปลอดภัยทางถนน กรณีศึกษาผลกระทบของน้ำมือกลาบนถนนพระรามสอง จังหวัดสมุทรสาคร. วันที่ค้นข้อมูล 4 มกราคม 2556, เข้าถึงได้จาก:
<http://www.roadsafetythai.org/?module=news&page2=detail&id=1057>.
- กระทรวงสาธารณสุข. (2554). สถิติของการเกิดอุบัติเหตุในประเทศไทย. กรุงเทพฯ: สำนักนโยบายและแผนสาธารณสุข.
- เกียรติสุดา ถาวรศักดิ์. (2555). สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ. วันที่ค้นข้อมูล 15 มิถุนายน 2555, เข้าถึงได้จาก: <http://www.toyota.com>.
- กฤตพงศ์ โรจน์รุ่งศศิธร. (2549). สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจราจรของผู้ขับขี่รถยนต์ในเขตนิคมอุตสาหกรรมแหลมฉบัง จังหวัดชลบุรี. ปัญหาพิเศษรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, สาขานโยบายสาธารณะ, มหาวิทยาลัยบูรพา.
- กฤติพล ทศพร. (2547). ปัจจัยที่มีผลต่อการบังคับใช้กฎหมายจราจรของตำรวจจราจร. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขารัฐศาสตร์และรัฐประศาสนศาสตร์, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- กรมการขนส่งทางบก. (2555). ขับขี่ปลอดภัยกับ กปถ. กองทุนเพื่อความปลอดภัยในการใช้รถใช้ถนน กรมการขนส่งทางบก. กรุงเทพฯ:สำนักงานขนส่งกรุงเทพมหานคร.
- คณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ มหาวิทยาลัยขอนแก่น. (ม.ป.ป.). การศึกษาการดำเนินงานด้านวินัยจราจรและการขับขี่ปลอดภัยของนักศึกษาและบุคลากร มหาวิทยาลัยขอนแก่น. ขอนแก่น: มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- จิรพัฒน์ โชติกไกร. (2531). วิศวกรรมการทาง. กรุงเทพฯ: ภาควิชาวิศวกรรมโยธา คณะวิศวกรรมศาสตร์ มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- ชัยพงษ์ โชติวรรณ. (2541). ความคิดเห็นของประชาชนต่อการปฏิบัติงานของเจ้าหน้าที่ตำรวจที่สถานีตำรวจภูธรอำเภอเมืองบุรีรัมย์. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาการพัฒนบริหาร, คณะพัฒนาสังคม, สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- ชูศักดิ์ หทัยธรรม และ สรชัย หล้าสาคร. (2543). ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับการเกิดอุบัติเหตุในนักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคสมุทรสาคร. วันที่ค้นข้อมูล 15 มิถุนายน 2555, เข้าถึงได้จาก: <http://tea.gspa-buu.net/library/is/mpa47/47930018.pdf>.

- ณัฐพงศ์ บุญตอบ และคณะ. (2550). ศึกษาปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อการเกิดอุบัติเหตุอันตรายข้างทางซึ่งเกิดจากการที่รถคันเดียวเสียหลักออกนอกเส้นทางแล้วชนสิ่งกีดขวางอื่น. วันที่ค้นข้อมูล 4 มกราคม 2556, เข้าถึงได้จาก: <http://www.roadsafetythai.org/>
- ณัฐพล พัฒนชัยกุล. (2549). พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลย. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาสังคมศาสตร์เพื่อการพัฒนา, มหาวิทยาลัยราชภัฏเลย.
- ปรเมศวร์ เหลือเทพ และคณะ. (2555). การสืบสวนสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุจากรถโดยสารสาธารณะ: กรณีศึกษาภาคใต้. วันที่ค้นข้อมูล 15 มีนาคม 2556, เข้าถึงได้จาก: www.atransociety.com/2013/pdf/5thSymposiumDownloadable/FullPaper/2D/SCS12-016.pdf.
- ปรีชา วิหคโต และคณะ. (2540). การวิเคราะห์ลักษณะ สาเหตุ และแนวทางป้องกันอุบัติเหตุในสถานศึกษาระดับประถมศึกษา. กรุงเทพฯ: สำนักงานคณะกรรมการป้องกันอุบัติเหตุแห่งชาติ.
- พงษ์เสฐียร เหลืองอลงกต. (2555). สถิติและระเบียบวิธีวิจัยทางสังคมศาสตร์. ชลบุรี: มหาวิทยาลัยบูรพา.
- พระราชบัญญัติจราจรทางบก. (2522). สำนักงานคณะกรรมการกฤษฎีกา. วันที่ค้นข้อมูล 15 มิถุนายน 2555, เข้าถึงได้จาก: <http://www.krisdika.go.th/>
- พระมหาเอกมร จิตปญฺโญ. (2553). ความคิดเห็นของประชาชนที่มีต่อการบริหารงานตามหลักสาราณียธรรมขององค์การบริหารส่วนตำบล ในอำเภอคอนมดแดง จังหวัดอุบลราชธานี. วิทยานิพนธ์พุทธศาสตรมหาบัณฑิต, สาขารัฐประศาสนศาสตร์, มหาวิทยาลัยมหาจุฬาลงกรณราชวิทยาลัย.
- มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช. (2544). มนุษย์กับสังคม. นนทบุรี: มหาวิทยาลัยสุโขทัยธรรมมาธิราช.
- มุกดา ศรียงค์ และคณะ. (2540). จิตวิทยาทั่วไป. (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: สำนักพิมพ์มหาวิทยาลัยรามคำแหง.
- ราชบัณฑิตสถาน. (2524). พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542. กรุงเทพฯ: ราชบัณฑิตยสถาน.
- วัชรพล อิมจรรณ. (2546). ปัจจัยที่สัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับรถแท็กซี่ในกรุงเทพมหานคร. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาสังคมศาสตร์เพื่อการพัฒนา, มหาวิทยาลัยราชภัฏบ้านสมเด็จเจ้าพระยา.

- วิเชียร เกตุสิงห์. (2530). *หลักการสร้างและวิเคราะห์เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย*. กรุงเทพฯ: เรืองอักษร.
- วิเชียร มูริญทร์. (2541). *ภูมิหลังของผู้ประสบอุบัติเหตุขณะขับจักรยานยนต์*. วิทยานิพนธ์ ครุศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาการศึกษาศาสตร์, บัณฑิตวิทยาลัย, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- วิฑูรย์ สิมะโชติ และ วีระพงษ์ เกลิมจิระรัตน์. (2536). *วิศวกรรมและการบริหารความปลอดภัยในโรงงาน*. (พิมพ์ครั้งที่ 14). กรุงเทพฯ: ศ.ส.ท.
- วิฑูรย์ อึ้งประพันธ์. (2535). *ความพึงพอใจของประชาชนต่อการปฏิบัติหน้าที่ของข้าราชการฝ่ายปกครอง: ศึกษาเฉพาะกรณี อำเภอดงรัก จังหวัดอุบลราชธานี*. วิทยานิพนธ์ พัฒนบริหารศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาการพัฒนบริหาร, คณะพัฒนาสังคม, สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.
- วิทยา มากปาน. (2541). *การศึกษาพฤติกรรมในการปฏิบัติตามกฎหมายจราจรของนักศึกษา มหาวิทยาลัยภาคตะวันออกเฉียงเหนือ*. ปัญหาพิเศษรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต, สาขานโยบายสาธารณะ, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยบูรพา.
- ศูนย์วิจัยความสุขชุมชน มหาวิทยาลัยอัสสัมชัญ. (2556). *เงินค่าปรับฐานความผิดจราจรในสายตาประชาชน*. วันที่ค้นข้อมูล 1 พฤษภาคม 2556, เข้าถึงได้จาก:
<http://www.manager.co.th/Politics/ViewNews.aspx?NewsID=9560000042783>.
- ศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย. (2555). *รายงานศูนย์วิจัยอุบัติเหตุแห่งประเทศไทย*. วันที่ค้นข้อมูล 10 ตุลาคม 2555, เข้าถึงได้จาก: <http://www.tarc.ait.ac.th/th/download.php>
- ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน กรมป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย. (2554). *สรุปผลการปฏิบัติงานป้องกันแก้ไขปัญหาคอขวดทางถนนช่วงเทศกาลสงกรานต์ ปี 2554*. กรุงเทพฯ: สำนักงานกฤษฎามนตรี.
- สถาบันการพลศึกษา. (2556). *สวัสดิภาพในการจราจร*. วันที่ค้นข้อมูล 10 ตุลาคม 2555, เข้าถึงได้จาก: <http://www.ipesp.ac.th/learning/supitcha/html/E4-1.html>
- สมพงษ์ ศิลปานุรักษ์. (2542). *ทัศนคติของเจ้าหน้าที่ตำรวจกองบังคับการศูนย์ข้อมูลข้อสนเทศที่มีต่องาน*. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิทยาศาสตร์, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- สาริต อินตา. (2546). *การบริหารเชิงกลยุทธ์*. กรุงเทพฯ: อมรินทร์.
- สุจิตรา บุญยรัตพันธุ์. (2542). *ระเบียบวิธีวิจัยสำหรับรัฐประศาสนศาสตร์*. (พิมพ์ครั้งที่ 8). กรุงเทพฯ: คณะรัฐประศาสนศาสตร์ สถาบันบัณฑิตพัฒนบริหารศาสตร์.

- สุภัชชา กิ่งแก้วเจริญชัย. (2556). *ความสำคัญของบุคลิกภาพต่อการสอนงาน*. วันที่ค้นข้อมูล 22 กุมภาพันธ์ 2556, เข้าถึงได้จาก: [http://www.hrd.ru.ac.th/journal/vol_2No_1/supatchar.pdf\(myerbrigg carl jung\)](http://www.hrd.ru.ac.th/journal/vol_2No_1/supatchar.pdf(myerbrigg carl jung)).
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2554). *สถิติอุบัติเหตุจราจรทางบก สำนักงานตำรวจแห่งชาติ*. วันที่ค้นข้อมูล 15 มิถุนายน 2555, เข้าถึงได้จาก: <http://statistic.police.go.th/stat/>
- สำนักกระบวนวิชา กรมควบคุมโรค. (2554). *สรุปสถานการณ์จากอุบัติเหตุจราจรทางบกในปี 2554*. วันที่ค้นข้อมูล 4 มกราคม 2555, เข้าถึงได้จาก: <http://www.boe.moph.go.th/>
- สำนักอำนวยความปลอดภัย กรมทางหลวง. (2555). *อุบัติเหตุจราจรบนทางหลวงแผ่นดิน 2554*. วันที่ค้นข้อมูล 10 กุมภาพันธ์ 2556, เข้าถึงได้จาก: http://bhs.doh.go.th/files/accident/54/report_accident54.pdf.
- สุเมธี สนธิกุล. (2553). *ศึกษาทัศนคติผู้ขับรถเร็ว กรณีศึกษาด้านตรวจจับความเร็วบนทางหลวงแผ่นดินหมายเลข 1 และ 32*. วันที่ค้นข้อมูล 4 มกราคม 2556, เข้าถึงได้จาก: <http://www.roadsafetythai.org/?module=news&page2=detail&id=1057>
- หยุด แสงอุทัย. (2533). *หลักรัฐธรรมนูญและกฎหมายเลือกตั้งทั่วไป*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- อรุณรัตน์ สู่หนองบัว. (2545). *การศึกษาวุฒิกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่ยานยนต์ในเขตเทศบาลเมืองชัยภูมิ*. ชัยภูมิ: มหาวิทยาลัยราชภัฏชัยภูมิ.
- อุทัย หิรัญโต. (2526). *สารานุกรมศัพท์รัฐประศาสนศาสตร์ (การบริหารรัฐกิจ)*. กรุงเทพฯ: โอเดียนสโตร์.
- World Health Organization. (2555). *Decade of Action for Road Safety 2011-2020*. วันที่ค้นข้อมูล 15 มิถุนายน 2555, เข้าถึงได้จาก: http://www.who.int/roadsafety/publications/decade_launch/en/index.html
- Best, J.W. (1977). *Research in Edducation*. (3rd ed). NewJersy: Pretice Hall.Inc.
- St.paul. (1976). *Back's low*. Dictionary. (4th ed). Minn: West & Publishing. Co.

ภาคผนวก

แบบสอบถาม
ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุของผู้ขับขี่บนทางหลวง
ในเขตจังหวัดจันทบุรีและตราด

คำชี้แจง โปรดใส่เครื่องหมาย ☐ ลงในช่อง ☐ หน้าข้อความที่ตรงกับความเป็นจริงเกี่ยวกับตัวท่านมากที่สุดแบบสอบถาม

ส่วนที่ 1 ข้อมูลทั่วไป

1. เพศ ☐ ชาย ☐ หญิง

2. ปัจจุบันท่านอายุ ปี (นับจำนวนปีเต็ม)

☐ 1. 15 - 20 ปี	☐ 2. 20 ปี ขึ้นไป - 30 ปี
☐ 3. 30 ปี ขึ้นไป - 40 ปี	☐ 4. 40 ปี ขึ้นไป - 50 ปี
☐ 5. 50 ปี ขึ้นไป	

3. วุฒิกการศึกษา

☐ 1. ประถมศึกษา	☐ 2. มัธยมศึกษาตอนต้น
☐ 3. มัธยมศึกษาตอนปลาย / ปวช.	☐ 4. อนุปริญญา / ปวส. / ปวท.
☐ 5.ปริญญาตรี/สูงกว่าปริญญาตรี	

4. อาชีพ

☐ 1. รับจ้าง	☐ 2. พนักงานบริษัท/โรงงาน
☐ 3. ค้าขาย/ธุรกิจส่วนตัว	☐ 4. ข้าราชการ/รัฐวิสาหกิจ
☐ 5. อื่น ๆ ระบุ	

5. ท่านได้รับใบอนุญาตขับขี่มาแล้วเป็นเวลากี่ปี

☐ 1. น้อยกว่า 1 ปี	☐ 2. 1 ปี ขึ้นไป - 3 ปี
☐ 3. 3 ปี ขึ้นไป - 5 ปี	☐ 4. 5 ปี ขึ้นไป - 10 ปี
☐ 5. 10 ปี ขึ้นไป	

ส่วนที่ 2 ความคิดเห็นเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรในเขตพื้นที่ทางหลวงจังหวัด จันทบุรีและตราด

1. ความคิดเห็นของผู้ขับขี่ที่ปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากตัวบุคคล

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจาก ตัวบุคคล	ระดับความคิดเห็น			
	เห็นด้วย มาก ที่สุด 4	เห็นด้วย มาก 3	เห็นด้วย น้อย 2	เห็นด้วย น้อย ที่สุด 1
1. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากความประมาทของผู้ขับขี่				
2. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากผู้ขับขี่ไม่มีความชำนาญในพื้นที่หรือเส้นทาง				
3. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากขับรถโดยฝ่าฝืนสัญญาณไฟจราจร(ฝ่าไฟแดง)				
4. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากความเร่งรีบ/ขับขีรถด้วยความเร็วสูง				
5. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากผู้ขับขี่จึงใจฝ่าฝืนกฎจราจรป้ายบังคับ เครื่องหมายจราจร				
6. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากผู้ขับขี่ไม่มีความรู้และไม่เข้าใจกฎหมายจราจร				
7. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการขับขี่ที่ไม่มีมารยาท และ น้ำใจในการขับขี่				
8. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการขับรถในขณะที่เมึนเมาสุรา				
9. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการแข่งรถในเขตห้ามแข่ง				
10. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการตัดหน้า หรือตามารถอื่นใน ระยะกระชั้นชิด				

2. ความคิดเห็นของผู้ขับขี่ต่อปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากสภาพถนน
และสิ่งแวดลอม

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจาก สภาพถนนและสิ่งแวดลอม	ระดับความคิดเห็น			
	เห็นด้วย มาก ที่สุด 4	เห็นด้วย มาก 3	เห็นด้วย น้อย 2	เห็นด้วย น้อย ที่สุด 1
1. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากรถที่ไฟหน้า ไฟท้าย ไฟเลี้ยว ชำรุด				
2. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการที่ผู้ขับขี่ไม่มีความชำนาญ ในลักษณะ หรือประเภทรถที่ขับ				
3. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากทางโค้งหักมุม ทำให้รถหลุด โค้งได้ง่าย				
4. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดบนถนนที่เป็นทางตรงระยะทางยาว				
5. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากสภาพผิวถนนลื่น				
6. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากถนนที่แสงสว่างไม่เพียงพอ				
7. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดบริเวณทางร่วมทางแยก				
8. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากทางลาดเอียงขาลง				
9. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการติดตั้งเครื่องหมาย ป้ายเตือน หรือป้ายสัญญาณจราจรไม่ชัดเจน				
10. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากถนนที่ไม่มีป้ายกำหนด ความเร็วเมื่อถึงทางโค้ง				

3. ความคิดเห็นของผู้ขับเคลื่อนปัจจัยที่ส่งผลต่อการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากการบังคับใช้กฎหมาย

สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุที่เกิดจากการบังคับใช้กฎหมาย	ระดับความคิดเห็น			
	เห็นด้วย มาก ที่สุด 4	เห็นด้วย มาก 3	เห็นด้วย น้อย 2	เห็นด้วย น้อย ที่สุด 1
1. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากเจ้าหน้าที่ไม่ดำเนินการกวดขันจับกุมผู้กระทำความผิด หรือผู้ฝ่าฝืนกฎจราจรอย่างจริงจัง				
2. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการขาดการเผยแพร่ประชาสัมพันธ์ให้ทุกคนรู้ถึงกฎระเบียบ ข้อบังคับ และบทลงโทษอย่างทั่วถึง				
3. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการมีบทลงโทษน้อย ทำให้ผู้ขับขี่ไม่เกรงกลัว				
4. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากอัตราค่าปรับกรณีกระทำความผิดไม่เหมาะสม(น้อยเกินไป)				
5. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากการไม่กำหนดเพศ อายุสูงสุดของผู้ขับขี่การศึกษาขั้นต่ำของผู้ขับขี่รถแต่ละประเภทให้เหมาะสม				
6. อุบัติเหตุส่วนใหญ่เกิดจากเวลาในการอบรมก่อนสอบใบอนุญาตขับรถที่ใช้เวลาน้อย และการทดสอบใบอนุญาตขับรถที่ง่ายเกินไป				