

พฤติกรรมกำรขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของ กลุ่ม CBR Club Chanthaburi

โสธดา เจริญศักดิ์

งานนิพนธ์นี้เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต

กลุ่มวิชาการจัดการภาครัฐและภาคเอกชน

วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา

กันยายน 2559

ลิขสิทธิ์เป็นของมหาวิทยาลัยบูรพา

อาจารย์ผู้ควบคุมงานนิพนธ์ และคณะกรรมการสอบงานนิพนธ์ ได้พิจารณางานนิพนธ์
ของ โสรดา เจริญศักดิ์ ฉบับนี้แล้ว เห็นสมควรรับเป็นส่วนหนึ่งของการศึกษาตามหลักสูตร
รัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต ของมหาวิทยาลัยบูรพาได้

อาจารย์ผู้ควบคุมงานนิพนธ์



.....อาจารย์ที่ปรึกษาหลัก
(ดร.วิชัย จงโชติชัชวาลย์)

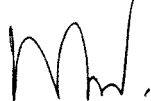
คณะกรรมการสอบงานนิพนธ์



.....ประธาน
(รองศาสตราจารย์ ดร.ชินรัตน์ สมสืบ)



.....กรรมการ
(ดร.วิชัย จงโชติชัชวาลย์)



.....กรรมการและเลขานุการ
(รองศาสตราจารย์ ดร.พงษ์เสฐียร เหลืองอลงกต)

วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจอนุมัติให้รับงานนิพนธ์ฉบับนี้ เป็นส่วนหนึ่งของการศึกษา
ตามหลักสูตรรัฐประศาสนศาสตรมหาบัณฑิต ของมหาวิทยาลัยบูรพา



..... คณบดีวิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ
(ผู้ช่วยศาสตราจารย์ ดร.พัชนีษ์ ธารเสนา)

วันที่ 1 เดือนกันยายน พ.ศ. 2559

กิตติกรรมประกาศ

การวิจัยเรื่อง พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่ม CBR Club Chanthaburi งานวิจัยนี้สำเร็จสมบูรณ์ได้ด้วยความร่วมมือของสมาชิกในกลุ่ม CBR Club Chanthaburi และด้วยความกรุณาของ ดร.วิชัย จงโชติชัชวาลย์ รองศาสตราจารย์ ดร.พงษ์เสฐียร เหลืองอลงกต อาจารย์ที่ปรึกษาในการจัดทำงานนิพนธ์ โดยท่านได้เสียสละเวลาอันมีค่ามาให้คำแนะนำ สั่งสอน ตรวจสอบ และแก้ไขปัญหาในแต่ละขั้นตอนด้วยความเอาใจใส่อย่างยิ่ง ผู้จัดทำขอกราบขอบพระคุณเป็นอย่างสูง

ขอกราบขอบพระคุณบิดา มารดา ที่เป็นขวัญและกำลังใจในการเรียนระดับปริญญาโท ในครั้งนี้ให้สำเร็จลุล่วงไปได้ด้วยอย่างยิ่ง

ขอขอบคุณเพื่อน ๆ สมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ทุกคนที่คอยให้กำลังใจรวมถึงคอยเตือนในเรื่องการจัดทำงานนิพนธ์และช่วยเหลือในทุก ๆ ขั้นตอนของการจัดทำงานนิพนธ์

ขอขอบคุณเพื่อน ๆ นิสิตปริญญาโท รุ่นที่ 18 กลุ่มวิชาการจัดการภาครัฐและภาคเอกชน วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา ทุกคน

โสธรา เจริญศักดิ์

58930185: กลุ่มวิชา: การจัดการภาครัฐและภาคเอกชน; รป.ม. (การจัดการภาครัฐและภาคเอกชน)

คำสำคัญ: พฤติกรรม/ จักรยาน/ ความปลอดภัย

โสทรดา เจริญศักดิ์: พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของ กลุ่ม CBR Club Chanthaburi (BEHAVIOUR OF SAFE BIKE RIDING AMONG RIDERS OF CBR CLUB, CHANTHABURI) อาจารย์ผู้ควบคุมงานนิพนธ์: วิชัย จงโชติชัชวาลย์, ปร.ค. 88 หน้า. ปี พ.ศ. 2559.

การวิจัยครั้งนี้มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย และเปรียบเทียบพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย โดยจำแนกตาม อายุ ระดับการศึกษา สูงสุด อาชีพ ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ขนาดของเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ และระยะทางที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นประจำของกลุ่ม CBR Club Chanthaburi

กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ สมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi จำนวน 104 คน ใช้วิธีการสุ่มตัวอย่างแบบง่าย เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือ แบบสอบถาม ส่วนการวิเคราะห์ข้อมูลนั้น ใช้สถิติค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน ใช้สถิติ t-test สำหรับเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างตัวแปร 2 ตัว สถิติ One-way ANOVA สำหรับเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างตัวแปรมากกว่า 2 ตัว และใช้ LSD เพื่อทดสอบว่าตัวแปรคู่ใด มีความแตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ โดยกำหนดระดับนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ .05

ผลการวิจัย พบว่า พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของ กลุ่ม CBR Club Chanthaburi พบว่า โดยภาพรวมมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยระดับสูง และเมื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของ กลุ่ม CBR Club Chanthaburi พบว่า สมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ที่มีอายุ ระยะทางที่ใช้เป็นประจำต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ไม่แตกต่างกัน ในขณะที่สมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ที่มีระดับการศึกษา อาชีพ ประสบการณ์ในการขับขี่จักรยานยนต์และขนาดเครื่องยนต์ของจักรยานยนต์ต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ ที่ระดับ .05

58930185: MAJOR: PUBLIC AND PRIVATE MANAGEMENT; M.P.A.

(PUBLIC AND PRIVATE MANAGEMENT)

KEYWORDS: BEHAVIOUR/ BIKE RIDING/ SAFETY

SORADA CHAROENSAK: BEHAVIOUR OF SAFE BIKE RIDING AMONG RIDERS OF CBR CLUB, CHANTHABURI. ADVISOR: WICHAI JONGCHOTCHATCHAVAL, Ph.D. 88 P. 2016.

The purposes of this study were to examine behavior of safe bike riding among riders of CBR Club, Chanthaburi and to compare their safe bike riding behavior as classified by age, highest level of education, occupation, bike riding experience, bicycle engine size, and regular biking distance of riders in CBR Club, Chanthaburi. The subjects participating in this study were 104 riding members of CBR Club, Chanthaburi who were recruited by a simple random sampling technique. The instrument used to collect the data was a questionnaire. The statistical tests used to analyze the collected data included percentage, means, and standard deviation. Also, the test of t-test was administered to compare the differences between independent variables with two groups; and the test of One-way ANOVA was used to compare the differences among independent variables more than two groups. In addition, the Least Significant Difference Test (LSD) was administered to test the differences between pairs with a preset of a significant level at .05.

The results of the study revealed that the behavior of safe bike riding among riders of CBR Club, Chanthaburi was found at a high level. Also, based on the results from the comparisons, it was shown that there were no statistically significant differences in behavior of safe bike riding among riders of CBR Club, Chanthaburi who had different age and biking distance. Finally, statistically significant differences were found in behavior of safe bike riding among riders with different educational level, occupation, biking experience, and bicycle engine size at a significant level of .05.

สารบัญ

	หน้า
บทคัดย่อภาษาไทย.....	ง
บทคัดย่อภาษาอังกฤษ.....	จ
สารบัญ.....	ฉ
สารบัญตาราง.....	ช
สารบัญภาพ.....	ญ
บทที่	
1 บทนำ.....	1
ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา.....	1
วัตถุประสงค์ของการวิจัย.....	2
สมมติฐานการวิจัย.....	3
กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	3
ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ.....	4
ขอบเขตของการวิจัย.....	4
นิยามศัพท์เฉพาะ.....	5
2 แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	6
แนวคิดเกี่ยวกับการจราจรและการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร.....	7
ความรู้เรื่องกฎหมายจราจรตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก.....	17
แนวคิดเกี่ยวกับการขับซึ่รถจักรยานยนต์.....	20
แนวคิดเกี่ยวกับแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ.....	22
ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมกรขับซึ่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย.....	25
แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมกรป้องกันอุบัติเหตุจากการขับซึ่รถจักรยานยนต์.....	35
ข้อมูลกลุ่ม CBR Club Chanthaburi.....	38
งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง.....	38
3 วิธีดำเนินการวิจัย.....	42
ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง.....	42
เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย.....	43
การสร้างและประเมินคุณภาพเครื่องมือ.....	43

สารบัญ (ต่อ)

บทที่	หน้า
การเก็บรวบรวมข้อมูล.....	44
ระยะเวลาในการเก็บข้อมูล.....	45
การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้.....	45
เกณฑ์การแปลผล.....	45
4 ผลการวิจัย.....	47
ตอนที่ ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม.....	48
ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ของสมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi.....	50
ตอนที่ 3 การวิเคราะห์จากสมมติฐาน.....	55
5 สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ.....	63
สรุปผลการวิจัย.....	63
อภิปรายผลการวิจัย.....	66
ข้อเสนอแนะ.....	68
บรรณานุกรม.....	71
ภาคผนวก.....	76
ภาคผนวก ก.....	77
ภาคผนวก ข.....	83
ประวัติย่อของผู้วิจัย.....	88

สารบัญตาราง

ตารางที่	หน้า
1	จำนวนและค่าร้อยละของข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม..... 48
2	จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานพฤติกรรมกรับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของสมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร..... 50
3	จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานพฤติกรรมกรับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของสมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ด้านการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์..... 52
4	จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานพฤติกรรมกรับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของสมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ด้านการระมัดระวังในการขับขี่..... 54
5	ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานพฤติกรรมกรับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของสมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi โดยภาพรวมรายด้าน..... 55
6	ผลวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมกรับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยที่ปลอดภัยของสมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi จำแนกตามอายุ..... 56
7	ผลวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ของค่าเฉลี่ยพฤติกรรมกรับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของสมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ภาพรวมรายด้าน จำแนกตามอายุ..... 56
8	เปรียบเทียบระดับการศึกษาสูงสุดกับพฤติกรรมกรับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยที่ปลอดภัยของสมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi..... 57
9	ผลวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมกรับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยที่ปลอดภัยของสมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi จำแนกตามอาชีพ..... 57
10	ผลวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ ของค่าเฉลี่ยพฤติกรรมกรับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของสมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ภาพรวมรายด้าน จำแนกตามอาชีพ..... 58

สารบัญตาราง (ต่อ)

ตารางที่	หน้า	
11	ผลวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรม การขับชี้รถจักรยานยนต์ปลดคัทยี่ปลดคัทยี่ของสมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi จำแนกตามประสบการณ์ในการขับชี้จักรยานยนต์.....	59
12	ผลวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ ของค่าเฉลี่ยพฤติกรรมการขับชี้รถจักรยานยนต์ ที่ปลดคัทยี่ของสมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ภาพรวมรายด้าน จำแนกตามอาชีพ.....	59
13	ผลวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรม การขับชี้รถจักรยานยนต์ปลดคัทยี่ปลดคัทยี่ของสมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi จำแนกตามขนาดเครื่องยนต์ของจักรยานยนต์.....	60
14	ผลวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ของค่าเฉลี่ยพฤติกรรมการขับชี้รถจักรยานยนต์ ที่ปลดคัทยี่ของสมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ภาพรวมรายด้าน จำแนกตามขนาดเครื่องยนต์ของจักรยานยนต์.....	60
15	ผลวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรม การขับชี้รถจักรยานยนต์ปลดคัทยี่ปลดคัทยี่ของสมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi จำแนกตามระยะทางที่ใช้เป็นประจำ.....	61
16	สรุปผลการทดสอบสมมติฐาน.....	62

สารบัญภาพ

ภาพที่	หน้า
1 กรอบแนวคิดในการวิจัย.....	4

บทที่ 1

บทนำ

ความเป็นมาและความสำคัญของปัญหา

ปัจจุบันประเทศไทยถูกจัดให้เป็นประเทศที่มีอันตรายสูงที่สุดในโลกสำหรับรถจักรยานยนต์ (ศูนย์วิชาการความปลอดภัย, 2558) เพราะเกิดจากการที่รถจักรยานยนต์ไม่มีอุปกรณ์ทางการป้องกันความปลอดภัยที่เท่าเทียมกับพาหนะอื่น ๆ มีปริมาณเพิ่มสูงขึ้น เมื่อเปรียบเทียบกับอุบัติเหตุจากการเดิมทางด้วยพาหนะอื่น ส่วนหนึ่งเกิดจากความประมาท ความกึ่งคนอง ความสนุกสนาน ตื่นเต้น เสี่ยงภัย ไม่รู้กฎจราจร สภาพรถจักรยานยนต์ไม่พร้อมขับขี่หรือมีการดัดแปลงสภาพรถ การไม่ให้ความสำคัญไฟขณะเลี้ยวรถ การขับรถตัดหน้ารถคันอื่น การบรรทุกผู้โดยสารมากกว่า 1 คน การไม่สวมหมวกนิรภัย มักขับขี่ด้วยความเร็วสูง ขาดจิตสำนึกในด้านของความปลอดภัย

ในกรณีบางรายยังไม่มีประสบการณ์มากพอในการตัดสินใจต่อเหตุการณ์ต่าง ๆ จึงเป็นสาเหตุหนึ่งที่ทำให้ผู้ขับขี่เกิดอุบัติเหตุได้ แต่ทุกคนรู้ว่าการขับขี่ที่ปลอดภัยไม่ควรประมาท ควรเคารพกฎจราจร ควรเช็คสภาพรถ ควรให้ความสำคัญขณะเลี้ยวรถ แต่ทุกคนคิดว่าตนเองไม่สามารถปฏิบัติได้ โดยให้ความเห็นว่า ถ้าจะมีการปฏิบัติในเรื่องการขับขี่ที่ปลอดภัยต้องมีเพื่อนหรือสมาชิกในกลุ่มยอมรับการขับขี่จักรยานยนต์ที่ปลอดภัยหรือมีการปฏิบัติให้ดูก่อนปฏิบัติตาม ถ้าประเทศไทยไม่รีบแก้ปัญหาดังกล่าว จะทำให้เกิดปัญหาทางการจราจรเพิ่มมากขึ้น ทั้งทางด้านปริมาณ และด้านความรุนแรง ซึ่งอุบัติเหตุเหล่านั้นเป็นสาเหตุการตายของโรคไม่ติดต่อ แต่เกิดจากพฤติกรรม การดำรงชีวิตไม่ถูกต้อง ซึ่งอัตราการเสียชีวิตและบาดเจ็บของคนไทยที่เกิดจากอุบัติเหตุทางบกมีจำนวนเพิ่มสูงขึ้น โดยเฉพาะที่เกิดจากจักรยานยนต์

สำหรับประเทศไทยพบว่ารถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่ประชาชนนิยมใช้ จะเห็นได้จากสถิติจำนวนรถที่จดทะเบียนสะสม ณ วันที่ 28 กุมภาพันธ์ พ.ศ. 2558 ทั่วประเทศ ทั้งหมดจำนวน 20,205,585 คัน (กองแผนงาน กรมการขนส่งทางบก, 2558) จำนวนยานพาหนะที่เพิ่มขึ้นนี้ส่งผลให้เกิดปัญหาอุบัติเหตุจราจร โดยเฉพาะปัญหาอุบัติเหตุจราจรที่เกิดขึ้นจากรถจักรยานยนต์ ซึ่งในแต่ละวันมีผู้บาดเจ็บกว่า 3,600 คน สูญเสียทางเศรษฐกิจปีละกว่า 3 แสนล้านบาท จากข้อมูลการรายงานสถิติรับแจ้งผู้ประสบภัยจากรถทั่วประเทศ พบว่า ปี พ.ศ. 2558 มีผู้ที่ประสบภัยจากรถทั่วประเทศมีจำนวน 709,566 คน เสียชีวิต 8,302 คน บาดเจ็บ 700,164 คน และทุพพลภาพ 1,100 คน และในช่วงเทศกาลสงกรานต์ปี พ.ศ. 2559 พบว่า มีผู้เสียชีวิตรวมทั้งประเทศจำนวน 468 คน ซึ่งเป็นจังหวัดจันทบุรี จำนวน 3 คน (ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุ เพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน, 2559) ซึ่งตลอดช่วงทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน พ.ศ. 2554-2563 ปัจจัยเสี่ยงสำคัญ

ที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุทางถนนในอันดับต้น ๆ 4 ประเด็น คือ 1) การสวมหมวกนิรภัย 2) การคาดเข็มขัดนิรภัย 3) การเมาแล้วขับ และ 4) การขับเร็วเกินกฎหมายกำหนด (กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข, 2558)

จากข้อมูลข้างต้นสาเหตุของการเสียชีวิตและบาดเจ็บของผู้ขับขี่จักรยานยนต์มากที่สุดอยู่ที่สมอ สำหรับผู้ที่ใช้จักรยานยนต์อุปกรณ์ที่สามารถช่วยลดความรุนแรงของการเกิดอุบัติเหตุเบื้องต้น ได้แก่ หมวกนิรภัย ซึ่งสามารถลดความรุนแรงของการบาดเจ็บ พิการ และอัตราของการเสียชีวิตลงได้ แต่ผู้ขับขี่และผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ส่วนมาก ไม่ตระหนักถึงการป้องกันอุบัติเหตุ ซึ่งผลจากการเกิดอุบัติเหตุจราจรส่งผลให้เกิดการสูญเสียต่อบุคคล ครอบครัว ประเทศ และถือว่าการสูญเสียทางเศรษฐกิจด้วย

กลุ่ม CBR Club Chanthaburi (ย่อมาจาก Contra Bike Roadster Club Chanthaburi) ซึ่งมีความหมายว่า กลุ่มที่เดินทางด้วยความแตกต่าง โดยรถจักรยานยนต์ เป็นกลุ่มที่รวมคนรักการขี่จักรยานยนต์อย่างปลอดภัยในการเดินทางกลุ่มหนึ่งในจันทบุรี ซึ่งในจังหวัดจันทบุรี และจังหวัดต่าง ๆ ได้มีอีกหลายกลุ่มหลายวัตถุประสงค์ และกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ได้มีการไปให้คำแนะนำการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัยอย่างเช่นที่โรงเรียนวัดปากน้ำแหลมสิงห์ ซึ่งถ้าหากสมาชิกในกลุ่มนี้ไม่มีพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุก็จะเป็นการส่งเสริมอันตรายในการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้ ดังนั้น พฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุ เช่น พฤติกรรมการใช้หมวกนิรภัยจึงเป็นสิ่งที่สำคัญมาก ซึ่งจะต้องมีการศึกษาว่าพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุ นั้นขึ้นอยู่กับปัจจัยหรือแรงสนับสนุนอะไรบ้าง เพื่อให้ได้ทราบและหาแนวทาง แผนหรือมาตรการในการส่งเสริมให้หันมาสนใจในการป้องกันอุบัติเหตุมากขึ้น ที่จะทำให้เกิดอันตรายกับตนเองและบุคคลอื่น ๆ ที่เกี่ยวข้องด้วย

ในฐานะผู้วิจัยมีความสนใจในการศึกษา การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ในด้านพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยแตกต่างกัน เพื่อนำไปป้องกันการเกิดอุบัติเหตุของสมาชิกในกลุ่มให้มีประสิทธิภาพมากขึ้น

วัตถุประสงค์ของการวิจัย

1. เพื่อศึกษาพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่ม CBR Club Chanthaburi
2. เพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่ม CBR Club Chanthaburi โดยจำแนกตามอายุ ระดับการศึกษาสูงสุด อาชีพ ประสบการณ์ในการขับขี่จักรยานยนต์ ขนาดของเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ และระยะทางที่ใช้เป็นประจำ

สมมติฐานการวิจัย

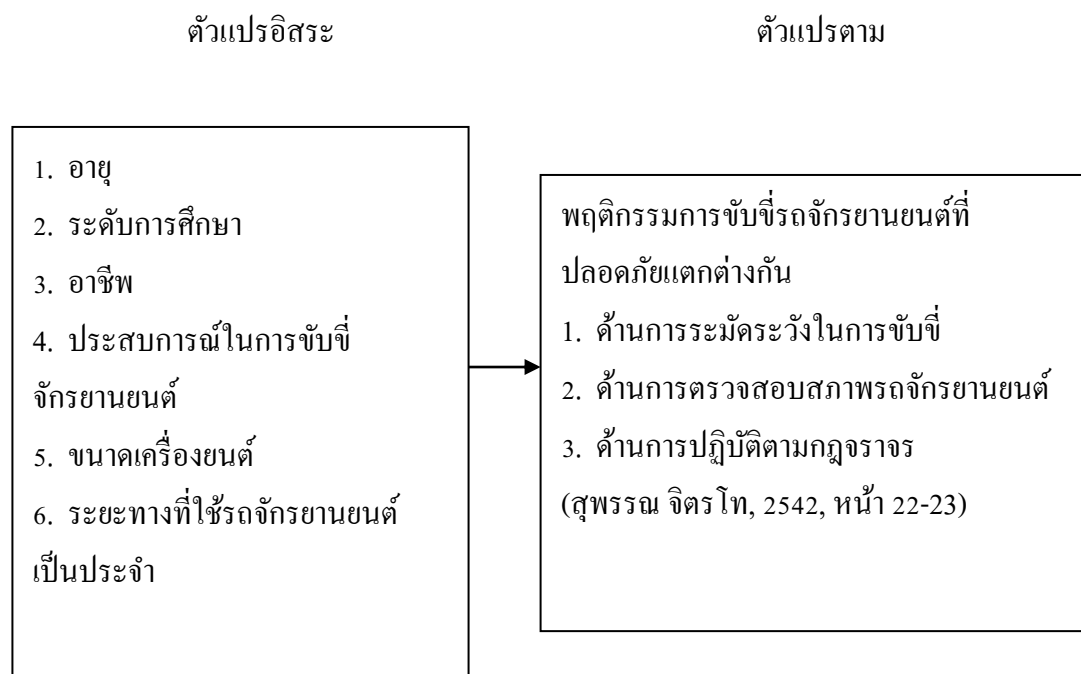
1. ประชากรที่มีอายุต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยที่แตกต่างกัน
2. ประชากรที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยแตกต่างกัน
3. ประชากรที่มีอาชีพต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยแตกต่างกัน
4. ประชากรที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยแตกต่างกัน
5. ประชากรที่มีขนาดเครื่องยนต์ของจักรยานยนต์ต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยแตกต่างกัน
6. ประชากรที่มีระยะทางที่ใช้เป็นประจำต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยแตกต่างกัน

กรอบแนวคิดในการวิจัย

กรอบแนวคิดในการศึกษาเรื่อง พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ได้ดังนี้

1. ตัวแปรอิสระ (Independent variables) ประกอบด้วย
 - 1.1 อายุ
 - 1.2 ระดับการศึกษา
 - 1.3 อาชีพ
 - 1.4 ประสบการณ์ขับขี่รถจักรยานยนต์
 - 1.5 ขนาดเครื่องยนต์ของจักรยานยนต์
 - 1.6 ระยะทางที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นประจำ
2. ตัวแปรตาม (Dependent variables) คือ พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย (สุพรรณ จิตรโท, 2542, หน้า 22-23)
 - 2.1 ด้านการระมัดระวังในการขับขี่
 - 2.2 ด้านการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์
 - 2.3 ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร

กรอบแนวคิดในการวิจัยสามารถแสดงได้ดังภาพ



ภาพที่ 1 กรอบแนวคิดในการวิจัย

ประโยชน์ที่คาดว่าจะได้รับ

1. ทำให้ทราบถึงระดับพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่ม CBR Club Chanthaburi
2. ทำให้ทราบถึงการเปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่ม CBR Club Chanthaburi โดยจำแนกตามอายุ ระดับการศึกษา อาชีพ ประสบการณ์ในการขับขี่ ขนาดเครื่องยนต์ของจักรยานยนต์ และระยะทางที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นประจำ

ขอบเขตของการวิจัย

1. ขอบเขตด้านเนื้อหา มุ่งศึกษาพฤติกรรมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่ม CBR Club Chanthaburi
2. ขอบเขตด้านพื้นที่การวิจัยครั้งนี้ มีประชากรที่ใช้ในการวิจัย คือ สมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi 142 คน

3. ขอบเขตด้านระยะเวลา ในการทำวิจัยครั้งนี้ทำการวิจัยและเก็บข้อมูลในช่วงเดือน พฤษภาคม-กรกฎาคม พ.ศ. 2559

นิยามศัพท์เฉพาะ

CBR Club Chanthaburi หมายถึง กลุ่มคนที่รวมตัวกันเพื่อการขี่จักรยานยนต์อย่างปลอดภัย ในการเดินทาง

อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยผู้ขับขี่ไม่ได้คาดคิดมาก่อน ซึ่งอาจก่อให้เกิดการเสียชีวิต บาดเจ็บ พิการ และเกิดความเสียหาย ทางทรัพย์สินได้

กฎหมายจราจร หมายถึง ระเบียบ ข้อบังคับที่อยู่ในพระราชบัญญัติจราจรทางบก พ.ศ. 2522 พระราชบัญญัติรถยนต์ พ.ศ. 2522 รวมทั้งกฎกระทรวง

พฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย หมายถึง การปฏิบัติตามกฎจราจร ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ การตรวจเช็คสภาพรถจักรยานยนต์ก่อนและหลังขับขี่

รถจักรยานยนต์ หมายถึง รถที่เดินด้วยกำลังเครื่องยนต์ กำลังไฟหรือพลังงานอื่น และมีล้อไม่เกิน 2 ล้อ

อายุ หมายถึง อายุปีเต็มนับตั้งแต่แรกเกิดจนถึงวันที่ตอบแบบสอบถาม

ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง ระยะเวลาตั้งแต่เริ่มขับขี่รถจักรยานยนต์ เป็นครั้งแรกจนถึงวันที่ตอบแบบสอบถาม

พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ หมายถึง การแสดงออก เพื่อการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

การตรวจสอบสภาพของรถจักรยานยนต์ หมายถึง การแสดงออกในการตรวจเช็คอุปกรณ์ ของรถจักรยานยนต์ เพื่อป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

การระมัดระวังในการขับขี่ หมายถึง การขับขี่ยานพาหนะ ไม่ว่าจะป็นรถยนต์ รถจักรยานยนต์ รถบรรทุก หรือรถประจำทางก็ตาม ผู้ขับขี่จะต้องปฏิบัติตามเพื่อความปลอดภัย

การปฏิบัติตามกฎจราจร หมายถึง การที่ปฏิบัติตามสัญญาณจราจรหรือเครื่องหมายจราจร เพื่อลดอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นจากการใช้รถใช้ถนน ก่อให้เกิดความปลอดภัยในชีวิต ร่างกาย และทรัพย์สินของผู้ขับขี่ ตลอดจนผู้โดยสาร ผู้ร่วมเดินทาง และผู้ใช้ถนน

บทที่ 2

แนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

การวิจัยครั้งนี้มุ่งศึกษาเรื่อง พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่ม CBR Club Chanthaburi โดยผู้วิจัยได้ศึกษาแนวคิดทฤษฎีและงานวิจัยที่เกี่ยวข้องในประเด็นสำคัญ ดังนี้

1. แนวคิดเกี่ยวกับการจราจรและการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร
 - 1.1 ความหมายของอุบัติเหตุ
 - 1.2 ความหมายของอุบัติเหตุจราจร
 - 1.3 แนวคิดเกี่ยวกับการจราจร
 - 1.4 การเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร
 - 1.5 ชนิดของอุบัติเหตุ
 - 1.6 อุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์
2. ความรู้เรื่องกฎหมายจราจรตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก
 - 2.1 ความรู้เรื่องการขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ปลอดภัย
3. แนวคิดเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์
 - 3.1 ความเป็นมาของรถจักรยานยนต์
 - 3.2 คุณสมบัติสำคัญของรถจักรยานยนต์
4. แนวคิดเกี่ยวกับแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ
 - 4.1 แนวคิดของความเชื่อด้านสุขภาพ
 - 4.2 องค์ประกอบของแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ
5. ทฤษฎีที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย
 - 5.1 ทฤษฎีทางสังคม
 - 5.1.1 ทฤษฎีภาวะทันสมัย
 - 5.1.2 ทฤษฎีสัญลักษณ์สัมพันธ
 - 5.2 ทฤษฎีทางจิตวิทยา
 - 5.2.1 ทฤษฎีการรับรู้
 - 5.2.2 ทฤษฎีกลุ่มอ้างอิง
 - 5.2.3 ทฤษฎีการเรียนรู้
 - 5.2.4 ทฤษฎีความคาดหวัง

6. แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์
 - 6.1 แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรม
 - 6.2 พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ
7. ข้อมูลกลุ่ม CBR Club Chanthaburi
8. งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

แนวคิดเกี่ยวกับการจราจรและการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร

ความหมายของอุบัติเหตุ

อุบัติเหตุ ตามพจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542 (ราชบัณฑิตยสถาน, 2546, หน้า 1385) หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด ความบังเอิญ เป็นต้น

ไพโรจน์ ลดาวิจิตรกุล (2551, หน้า 1) อุบัติเหตุ (Accident) หมายถึง เหตุการณ์การร้ายที่เกิดขึ้นโดยมิได้มีการวางแผนไว้ล่วงหน้า โดยเหตุการณ์ร้ายนั้นส่งผลกระทบต่อร่างกายและทรัพย์สินทำให้เกิดการบาดเจ็บหรือเครื่องจักรชำรุด แม้กระทั่งส่งผลต่อจิตใจ ทำให้ขวัญของผู้ประสบภัยหรือคนรอบข้างเสียไป

สารานุกรมไทยสำหรับเยาวชน (2552, หน้า 1) อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่ทันคิด ถือกันว่าเป็นความบังเอิญที่เกิดขึ้นโดยมิได้ตั้งใจและไม่คาดฝันมาก่อน คำว่า อุบัติเหตุตรงกับคำว่า Accident ในภาษาอังกฤษ ซึ่งทางการแพทย์ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยมิได้คาดฝันทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางเนื้อเยื่อ (Tissue) และทางเมตาโบลิซึมของร่างกายให้ปรากฏ

World Health Organization (1999, p. 7) ได้ให้คำจำกัดความของ Accident ว่า “An accident is an unpredicted event resulting in recognizable damage” ซึ่งแปลความเป็นภาษาไทยได้ว่า เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยไม่คาดคิด ซึ่งมีผลทำให้เกิดความเสียหาย

จากที่กล่าวมาแล้วสรุปได้ว่า อุบัติเหตุ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยมิได้คาดคิด เป็นเหตุการณ์ที่เกิดขึ้นโดยความบังเอิญ ซึ่งมีผลทำให้เกิดความเสียหาย

ความหมายของอุบัติเหตุจราจร

อุบัติเหตุจากการขนส่งหรือการจราจร (Transportation of traffic accidents) หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้นเนื่องจากการคมนาคมหรือขนส่ง (สาธิต อินตา, 2546, หน้า 11 อ้างถึงใน เสริมสิทธิ์ สร้อยสอดศรี, 2548, หน้า 6)

อุบัติเหตุจราจร หมายถึง การได้รับการบาดเจ็บจากการเกิดเหตุการณ์ที่ไม่คาดคิดจากการเดินทาง หรือพาหนะเดินทาง ทั้งทางบก ทางน้ำ และทางอากาศ (เวชกา กลิ่นวิจิต, 2544, หน้า 4 อ้างถึงใน เสริมสิทธิ์ สร้อยสอดศรี, 2548, หน้า 7)

จากที่ได้กล่าวมาแล้วสรุปได้ว่า อุบัติเหตุจากรถ หมายถึง เหตุการณ์ที่เกิดขึ้น โดยไม่คาดคิด เป็นการที่เกิดขึ้นจากการเดินทางหรือการใช้ยานพาหนะ

แนวคิดเกี่ยวกับการจราจร

ในแต่ละชุมชนต้องมีการจราจรเข้ามาเกี่ยวข้องในชีวิตประจำวันของมนุษย์ เพื่อให้คนสัญจรไปมา ซึ่งอาจเป็นการเดินเท้า หรือโดยใช้ยานพาหนะในการสัญจรเพื่อการทำกิจกรรมของตนเอง ตลอดจนเพื่อการพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมของชาติ

นักวิชาการทางการแพทย์และเจ้าหน้าที่ตำรวจได้เสนอความหมายเกี่ยวกับการจราจร และปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับการจัดการจราจร ดังนี้

พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 (2537, หน้า 4) ที่ได้กล่าวถึงการจราจร โดยให้คำจำกัดความในพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ว่า “การจราจร หมายความว่า การใช้ทางของผู้ขับขี่ คนเดินเท้าที่จูง จี หรือไถ่ด้อนสัตว์”

การเกิดอุบัติเหตุจากการจราจร

วิภาดา จุฑาพลกุล (2538, หน้า 13-17) ได้กล่าวว่า สาเหตุที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุจราจร จำแนกได้ 2 ประการ คือ

1. เกิดจากการกระทำที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe acts) ได้แก่ พฤติกรรมต่าง ๆ อันก่อให้เกิดอุบัติเหตุขึ้นได้ เช่น การประมาทหรือการเลินเล่อ ความมั่งง่าย การฝ่าฝืนกฎจราจร กฎระเบียบที่วางไว้ เป็นต้น

2. จากสภาพที่ไม่ปลอดภัย (Unsafe condition) ได้แก่ สภาพแวดล้อมที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้ เช่น ถนนลื่น แสงสว่างไม่เพียงพอ ไฟท้ายรถเสีย สภาพที่ไม่ปลอดภัย เป็นสาเหตุด้านกายภาพของอุบัติเหตุที่แก้ไขได้ง่ายกว่าด้านพฤติกรรม

การเกิดอุบัติเหตุการจราจรส่วนมากไม่ใช่ความบังเอิญ หรือปราศจากสาเหตุ สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ พบว่า มี 3 ปัจจัยที่สำคัญ 3 ประการ ได้แก่ ปัจจัยที่เกิดจากคน ยานพาหนะ ถนนและสภาพแวดล้อม

1. ปัจจัยที่เกิดจากคน (Human factor)

อุบัติเหตุส่วนใหญ่มีสาเหตุมาจากการกระทำผิดพลาดของผู้ที่ใช้ทาง โดยเฉพาะผู้ขับขี่ ยานพาหนะ ซึ่งมีปัจจัยเกี่ยวข้อง ดังนี้

1.1 เพศ

1.2 อายุ

1.3 การไม่ปฏิบัติตามกฎจราจร ปัจจัยสำคัญน่าจะเกิดจากการขาดความรู้สึกรับผิดชอบ การเห็นแก่ตัว ความไม่มีระเบียบวินัย การระบายอารมณ์โกรธ หงุดหงิด โดยการขับรถ

เมื่อปฏิบัติบ่อย ๆ เข้าก็จะทำให้เกิดความเคยชินเป็นนิสัยในการขับรถผิดกฎจราจรและก่อความเดือดร้อนให้ผู้อื่น

1.4 พฤติกรรมเบี่ยงเบน เช่น การขับรถให้ตื่นเต้น หวาดเสียว เป็นการแสดงถึงความเก่งกล้าของตนเอง

1.5 ความชำนาญทาง ช่วยเพิ่มความมั่นใจในการขับรถ

1.6 สภาพะทางร่างกาย ได้แก่ ร่างกายที่ไม่สมบูรณ์ การเจ็บป่วยทางกาย ความผิดปกติทางสายตา เป็นต้น

1.7 สภาพจิตใจที่ผิดปกติ เช่น อารมณ์เสีย เหม่อลอย หรือหมกมุ่น คิดปัญหายุ่งยาก อาจก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้

1.8 การขับรถด้วยความเร็วสูง มีผลทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย และความเสียหายจะรุนแรง โอกาสเกิดอุบัติเหตุจะสูงขึ้น เมื่อใช้ความเร็วเกิน 100 กิโลเมตรต่อชั่วโมง ถึงแม้จะใช้ความระมัดระวังอย่างเต็มที่แล้วก็ตาม เพราะเมื่อเกิดเหตุการณ์ขึ้นอย่างกะทันหันจะไม่สามารถหยุดรถได้ทันทั่วทั้งที่

1.9 แอลกอฮอล์และยา ยาบางประเภทมีผลต่อร่างกาย ทำให้เกิดความสามารถในการขับขีลลดลง เช่น ยากล่อมประสาท ยาแก้หวัด ยาคลายกล้ามเนื้อ ยาเสพติดให้โทษ ส่วนแอลกอฮอล์เป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุทางจราจรที่สำคัญ

ถ้าระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูง 30 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ จะมีการสนุกสนานร่าเริง

ถ้าระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูง 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ (ดื่มสุรา 6 แก้ว แก้วละ 30 ซีซี

หรือ 2 ฝาแม่โขง หรือเบียร์ 8 ดิกรี ปริมาณ 1 กระป๋อง (330 มิลลิลิตร) จะมีระดับแอลกอฮอล์

ในเลือดน้อยกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์) จะแสดงอาการสนุกสนาน เมา เดินไม่ตรงทาง

1.10 ความชำนาญในการขับรถ ได้แก่ ผู้ที่ขับรถเป็นใหม่ ๆ การตัดสินใจยังไม่ดีพอ

2. ปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับยานพาหนะ (Vehicular factor)

อุบัติเหตุที่เกิดขึ้นจากความบกพร่องชำรุดของเครื่องยนต์ ซึ่งมีส่วนเกี่ยวข้องกับอุบัติเหตุบนท้องถนนน้อยมาก เมื่อเทียบกับสาเหตุอื่น ๆ แต่ยานพาหนะที่มีสภาพชำรุด บกพร่องขาดการตรวจสอบและบำรุงรักษาที่ดีก่อนออกใช้งาน ตลอดจนยานพาหนะที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐาน อาจเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้ อาจแยกอธิบายได้ดังนี้

2.1 ยานพาหนะที่สภาพชำรุดบกพร่อง

จากการวิเคราะห์อุบัติเหตุ อันมีสาเหตุมาจากความชำรุดบกพร่องของยานพาหนะพบว่าอุปกรณ์ของรถ ได้แก่

2.1.1 สภาพของยาง เป็นอันตรายมาก หากยางแตกหรือระเบิด ยางที่ไม่มีดอก เป็นอันตรายอย่างยิ่ง และดอกยางจะต้องลึกด้วย

2.1.2 ระบบห้ามล้อ เช่น เบรคแตก คันชักส่งหลุด

2.1.3 ระบบสัญญาณไฟบกดพร้อม หากเสียหายในเวลากลางคืนจะเป็นอันตรายมาก

2.1.4 พวงมาลัย หรือคันบังคับรถไม่อยู่ในสภาพปกติ

2.2 ยานพาหนะที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย ได้แก่

2.2.1 รถที่ใช้เครื่องยนต์ในการเกษตรหรือรถอีแต่น นำออกมาวิ่งในทาง โดยไม่ติดโคมไฟ หรือสร้างขึ้นมาไม่ถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด

2.2.2 รถบรรทุกหรือบรรทุกสูงยื่นล้ำเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้

2.2.3 ตัวถังบาง ไม่แข็งแรงเท่าที่ควร

2.2.4 ไม่มีเครื่องอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย เช่น เข็มขัดนิรภัย (Seat belt)

อุปกรณ์ดับเพลิง เป็นต้น

3. ปัจจัยการเกิดอุบัติเหตุเกี่ยวข้องกับสภาพแวดล้อม (Road and environment)

สภาพแวดล้อม (Environment) ที่เกี่ยวกับการจราจร หมายถึง ทุกสิ่งทุกอย่างที่อยู่รอบ ๆ ตัวเรา อันเป็นส่วนประกอบที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ ซึ่งสภาพแวดล้อมนั้น ๆ จะต้องมีส่วนต่อผู้ขับขี่ด้วย จึงจะก่อให้เกิดอุบัติเหตุ อาจจำแนกสภาพแวดล้อมที่เป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุจราจร ได้เป็น 3 ประการ คือ

3.1 จากอุปกรณ์ความปลอดภัย (Safety device) ไม่สมบูรณ์สิ่งเหล่านี้ ได้แก่ การจราจร ซึ่งมีทั้งป้ายแนะนำ ป้ายบังคับ และป้ายเตือน จำเป็นต้องติดตั้งอยู่ในที่มองเห็นได้ชัดเจนทั้งกลางวัน และกลางคืน เข้าใจง่าย อ่านแล้วไม่ต้องตีความเอง

3.2 จากอุปสรรคธรรมชาติ สภาพแวดล้อมที่เกิดจากธรรมชาติ หรือที่เรียกว่า ทัศนวิสัยไม่ดีหรือเลวร้าย เป็นปรากฏการณ์ตามธรรมชาติ ได้แก่ หมอกกลางจัด หิมะตก ลูกเห็บตก ฝนตกหนัก เป็นต้น

3.3 จากการกระทำของคน สภาพแวดล้อมที่เกิดจากการกระทำของคนนั้น ที่พบในเขตเมืองมากที่สุด คือ มลพิษ (Pollution) เช่น การเกิดเสียงดังรบกวนจากท่อไอเสียของรถ (Noise pollution) และการเกิดควันจากท่อไอเสียของรถ (Air pollution) สภาพแวดล้อมดังกล่าวจะเป็นอันตราย ต่อสุขภาพและอนามัยของประชาชน และรบกวนสมาธิในการขับรถเป็นอันมาก โดยเฉพาะในกรณี รถติดขัดจะก่อให้เกิดความแปรปรวนทางอารมณ์ อาจทำให้มีพฤติกรรมเบี่ยงเบนได้

ปัจจัยที่กล่าวนี้มีผลต่ออุบัติเหตุข้างต้นและสอดคล้องกับจุฬารัตน์ โสตะ (2539, หน้า 23-26) ที่ได้กล่าวถึงสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรว่ามี 4 ปัจจัย คือ

1. ปัจจัยด้านบุคคล (Human factor)

บุคคลผู้ใช้รถ ใช้ถนน มีส่วนสำคัญมากต่อการเกิดอุบัติเหตุทั้งคนขับรถ คนโดยสาร และคนเดินเท้า ดังนี้ คือ

1.1 คนขับรถ คนขับรถก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้จากสาเหตุต่อไปนี้ คือ

1.1.1 ประมาท ขาดความระมัดระวังในการขับขี่ ขับรถตามหลังรถคันหน้า อย่างกระชั้นชิด แซงในที่คับขัน เปลี่ยนเส้นทางโดยไม่ระมัดระวัง ไม่ลดความเร็ว เมื่อถึงทางโค้ง

1.1.2 ขับรถด้วยความเร็วสูง ขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดจนไม่สามารถ บังคับรถได้ คาดคะเนความเร็วของรถผิดพลาด ทำให้รถเสียหลัก เมื่อรถหยุดกะทันหัน หลบคน หรือสัตว์ และวัตถุอื่น ๆ

1.1.3 ไม่ปฏิบัติตามกฎหรือสัญญาณจราจร เช่น ขับรถฝ่าไฟแดง ขับรถแซงซ้าย บรรทุกเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด จอรถบนผิวการจราจรที่ห้ามจอด ฯลฯ

1.1.4 ความผิดปกติทางด้านร่างกายและจิตใจ เช่น สายตาสั้นหรือยาวเกินไป มึนเมาจากการดื่มสุรา ง่วงนอน เหนื่อยล้า อ่อนเพลีย เจ็บป่วย ไม่สบาย รับประทานสารเสพติด เช่น ยาบ้า ตลอดจนจิตใจหรืออารมณ์ไม่ปกติ เช่น ก้าวร้าว โกรธ เครียด โมโห สะเพร่า คึกคะนอง ชอบเสี่ยง ทำทาย แข่งขัน

1.1.5 ความสามารถและทักษะในการขับขี่รถไม่ดีพอ เช่น ขาดความรู้ ความสามารถในการขับรถ หัดขับรถยังไม่มีทักษะดีพอ ขาดการตัดสินใจที่ดี

1.1.6 วัยและเพศ พบว่า วัยที่พบอุบัติเหตุบ่อยที่สุด คือ วัยรุ่นที่เป็นวัยที่ชอบเสี่ยง ชอบทดลองจากการพิจารณาอย่างรอบคอบ และวัยผู้สูงอายุ ซึ่งมีการรับรู้ช้า มีความเหนื่อยยาก ตกใจง่าย

1.1.7 ไม่ใช้อุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัย ผู้ขับรถที่ไม่คาดเข็มขัดนิรภัย และผู้ที่ขับรถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย นับเป็นอันตรายมาก ถ้าเกิดอุบัติเหตุขึ้นมา อาจได้รับความรุนแรงมากขึ้น

1.1.8 ผู้ขับรถไม่มีน้ำใจและมารยาท ขับรถตัดหน้ารถคันอื่น ไม่ยอมจอดรอรถ ให้คนข้ามถนนตรงทางม้าลาย

1.2 คนโดยสารและคนเดินเท้า

1.2.1 ขึ้นหรือลงรถโดยไม่ระมัดระวัง ใจร้อน กระโดดขึ้นลง

1.2.2 ข้ามถนนไม่ระมัดระวัง ไม่ข้ามตรงทางม้าลาย หรือสะพานลอย

1.2.3 ข้ามถนนโดยออกจากหน้าหรือหลังรถ

1.2.4 ตกจากรถ โดยเฉพาะคนที่ชอบห้อยโหนรถ หรือขึ้นรถโดยสารบนหลังการรถนั่งโดยสารปราศจากสิ่งกำบัง

1.2.5 ลื่นล้ม หรือเป็นลมบนถนน หรือรีบร้อนจนเกินไป

1.2.6 เดินชิดถนนบริเวณที่รถผ่านไปมาก

1.2.7 เปิดประตูรถขึ้นลงโดยไม่ระมัดระวัง

1.2.8 สภาพร่างกายหรือจิตใจไม่ปกติ เช่น เมา ง่วง อารมณ์ไม่ดี ใจลอย คึกคะนอง สนุกสนาน เพลิดเพลินเกินขอบเขต ไม่สบาย

1.2.9 ผู้โดยสารรถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัยหรือผู้โดยสารรถยนต์ โดยเฉพาะคนที่นั่งข้างหน้า ถ้าไม่คาดเข็มขัดนิรภัย ถ้าเกิดอุบัติเหตุย่อมได้รับอุบัติเหตุที่รุนแรง

2. ปัจจัยด้านยานพาหนะ (Vehicle factor)

ยานพาหนะที่มีสภาพชำรุด ขาดการตรวจสอบ และบำรุงรักษาที่ดีก่อนนำออกใช้งาน ตลอดจนยวดยานพาหนะที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐาน นับเป็นสาเหตุสำคัญของการเกิดอุบัติเหตุจากการจราจรได้ คือ

2.1 ยานพาหนะที่มีสภาพชำรุดบกพร่อง เช่น

2.1.1 สภาพของยาง ยางไม่มีดอก ไม่เกาะถนน

2.1.2 ระบบห้ามล้อ เช่น เบรคแตก คันชักส่งหลุด และพวงมาลัยหลุด

2.1.3 ระบบสัญญาณไฟบกพร่อง

2.1.4 พวงมาลัย หรือคันบังคับรถไม่อยู่ในสภาพปกติ

2.1.5 กระจก กระจกมองหลัง มองข้าง ชำรุด ฝ้า หรือแตก

2.2 ยานพาหนะที่ไม่เป็นไปตามมาตรฐานความปลอดภัย เช่น

2.2.1 รถที่ใช้เครื่องยนต์ในการเกษตร รถอีแต๋น รถสกายแล็ป รวมทั้งควายเหล็ก ที่นำออกมาวิ่งบนถนนโดยไม่ติดโคมไฟ หรือสร้างขึ้นมาไม่ถูกต้องตามที่กฎหมายกำหนด

2.2.2 รถบรรทุกหนักหรือบรรทุกสูงยื่นล้ำเกินอัตราที่กฎหมายกำหนดไว้

2.2.3 ไม่มีอุปกรณ์เพื่อความปลอดภัย ถุงลม หมวกนิรภัย

2.2.4 รถจักรยานยนต์ไม่มีอุปกรณ์ต่าง ๆ เช่น กระจกมองหลัง ไฟเลี้ยว ไฟหน้า หรือมีเสียงดังมากจนเกินไป

2.2.5 फिल्मกรองแสงที่ทึบมาก อาจก่อให้เกิดอันตรายจากการช้บังคับ จี้ ปลิ้น ลักพาตัว

3. ปัจจัยด้านทางหรือถนน (Roadway factor)

ปัจจัยด้านทางประกอบด้วย

3.1 โครงสร้าง (Structure) ถนนที่มีทางโค้งมาก ๆ หรือต้องขึ้นลงเขาบ่อย ๆ หรือถนนที่โค้งหักศอก ทำให้เกิดมุมอับ หรือจุดบอดของการเห็นสภาพการจราจรข้างหน้า

3.2 ผิวถนน (Road surface) พื้นผิวถนนที่ลาดด้วยยางแอสฟัลท์จะมีความลื่นมากกว่าถนนที่ทำด้วยคอนกรีตหรือถนนรุกรัง เมื่อฝนตกเปียกน้ำก็จะทำให้เกิดโคลนหรือลื่นไถลได้ง่าย ตลอดจนความเป็นหลุมเป็นบ่อ ย่อมก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้สูง

3.3 ไหล่ทาง (Shoulder) ไหล่ทาง คือ พื้นที่ต่อจากขอบทางออกไปทางด้านข้าง ซึ่งยังมีได้จัดทำเป็นทางเท้า หากมีสิ่งกีดขวางถนนหรือต้นไม้ก็อาจก่อให้เกิดอันตรายได้ โดยเฉพาะไหล่ทางที่เป็นทางโค้ง หรือบริเวณสะพาน หรือถนนที่กำหนดความเร็วสูง เช่น บนทางด่วนพิเศษที่ไม่มีสิ่งกั้นข้างทาง

3.4 แสงสว่าง (Lighting) พื้นผิวถนนส่วนใหญ่เป็นสีดำ ทำให้เวลากลางคืนแสงสว่างจากไฟหน้ารถน้อยกว่าที่ควร และมักเป็นปัญหาสำหรับผู้ขับขี่ที่สายตาไม่ดี

3.5 ช่องเดินรถ (Lane) ช่องเดินรถหรือช่องทางเดินรถที่จัดแบ่งเป็นช่องสำหรับการเดินรถ โดยทำเครื่องหมายเป็นเส้นหรือแนวแบ่งเป็นช่องไว้ ช่องเดินรถที่ไม่กว้างพอ คือ ต่ำกว่า 6-10 เมตร และมีช่องเดินรถเพียง 2 ช่องทาง มีแนวโน้มที่จะเกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

3.6 ถนนไม่มีเครื่องหมายเตือน (Road marking) ไม่มีการตีเส้นบนพื้นถนนเป็นสีสะท้อน ตลอดจนคำเตือนด้วยตัวอักษรโต ๆ เช่น ให้ระวังเด็ก ฯลฯ

3.7 ถนนไม่มีทางเดินและทางรถเป็นสัดส่วน นั่นคือ ไม่มีทางม้าลาย ไม่มีทางคนเดิน ถนนไม่มีสะพานลอย ไม่มีที่จอดรถ หรือเบียดบังถนนเป็นที่ขายของเป็นที่จอดรถ ทำให้ถนนคับแคบก่อให้เกิดอันตรายได้

4. ปัจจัยด้านสภาพแวดล้อม (Environment factor)

สภาพแวดล้อมที่เกี่ยวข้องกับการจราจรทางบก หมายถึง ทุกสิ่งทุกอย่างที่อยู่ล้อมรอบตัวเราได้แก่

4.1 สภาพแวดล้อมทางธรรมชาติ หรือทัศนวิสัยไม่ดี เช่น หมอกลงจัด ลูกเห็บตก ฝนตกหนัก น้ำท่วม

4.2 อุปกรณ์ความปลอดภัยไม่สมบูรณ์ ได้แก่ ป้ายแนะนำ ป้ายบังคับ ป้ายเตือน ไม่ชัดเจน เข้าใจยาก ไม่สื่อความหมาย แสงสว่างไม่เพียงพอ ไม่มีทางเท้าหรือไหล่ทาง ตลอดจนไม่มีทางข้ามในที่เหมาะสม

4.3 สภาพแวดล้อมที่เกิดจากการกระทำของคน เช่น มลพิษ การเกิดเสียงดังจากท่อไอเสีย ซึ่งมีผลต่อความแปรปรวนของอารมณ์ การเผาขยะข้างทาง การเผาหญ้าข้างทางหลวง ทำให้เกิดหมอกควันหนาที่บวมองไม่เห็นทางข้างหน้า การนำสัตว์เลี้ยงมาปล่อยไว้บริเวณสองข้างทาง ทำให้สัตว์เดินเกะกะ กีดขวางการเดินรถ ซึ่งเป็นอันตรายมาก สำหรับรถที่วิ่งด้วยความเร็วสูง รวมทั้งการประกอบอาชญากรรมของโจรสลัด โดยการใช้รถตัดศีรษะจักษยานยนต์ในเวลากลางคืน ตลอดจนการใช้น้ำมันหรือน้ำผสมผงซักฟอกมาราดบนถนน ทำให้รถที่แล่นผ่านเสียหลักพลิกคว่ำได้ง่าย

นอกจากนี้ศูนย์อำนวยการความปลอดภัยทางถนน (2546, หน้า 10 อ้างถึงใน ปกัษสรพรวัฒนา, 2548, หน้า 10-13) กล่าวว่า สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุมีองค์ประกอบหลายประการ ได้แก่ กลุ่มปัจจัยด้านคน กลุ่มปัจจัยด้านพาหนะ กลุ่มปัจจัยด้านถนน และกลุ่มปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม

1. กลุ่มปัจจัยด้านคน

เป็นกลุ่มปัจจัยหลักที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุถึงร้อยละ 82 จากรายงานของศูนย์ข้อมูลสนเทศ (ศษส.) สำนักงานตำรวจแห่งชาติ ย้อนหลังจากปี พ.ศ. 2539-2543 พบว่า สาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุคือ ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด และแซงรถผิดกฎหมายจราจร ผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นนักเรียน นักศึกษา วัยรุ่น วัยหนุ่มสาว อายุระหว่าง 15-24 ปี เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง อัตราการสวมหมวกนิรภัยในผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์น้อยมาก มีการดื่มสิ่งทำให้เกิดความมึนเมาโดยเฉพาะเครื่องดื่มมีแอลกอฮอล์ถึงร้อยละ 40 ซึ่งเป็นสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดการบาดเจ็บและเสียชีวิต นอกจากนี้ยังพบว่า ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์นั้นละเลยต่อกฎระเบียบ

2. กลุ่มปัจจัยด้านยานพาหนะ

สาเหตุที่พบบ่อยคือ รถขาดมาตรฐาน บรรทุกเกินอัตราและอุปกรณ์ชำรุด ยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุดคือ รถจักรยานยนต์ มีมากถึงร้อยละ 80 รองลงมาคือ รถปิคอัพ โดยเฉพาะที่ใช้บรรทุกผู้โดยสารเป็นร้อยละ 12 ในปี พ.ศ. 2544 ประเทศไทยมีรถทั้งสิ้น 21.7 ล้านคัน เป็นรถจักรยานยนต์ 15 ล้านคัน ปริมาณรถทั้งหมดเพิ่มขึ้นเฉลี่ยปีละ 14 ล้านคัน แต่เป็นรถจักรยานยนต์เฉลี่ยถึงปีละ 1 ล้านคัน จากการศึกษาการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ พบว่า มีหลายสิ่งที่น่าสนใจปรับปรุงที่เกี่ยวข้องกับการเกิดอุบัติเหตุ เช่น การลืมหาขาตั้งขึ้น การตัดแปลงรถ การถอดอุปกรณ์ที่สำคัญ เช่น กระจกรถ ไฟเลี้ยวของรถ เป็นต้น

3. กลุ่มปัจจัยด้านถนน

จากข้อมูลกรมทางหลวงปี พ.ศ. 2544 ถนนในประเทศไทยมีความยาวทั้งสิ้น 227,940 กิโลเมตร โดยแบ่งเป็นถนนทางหลวงที่อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงและได้รับการพัฒนาให้เป็นถนนปลอดภัยมาตรฐาน จำนวน 53,436 กิโลเมตร หรือคิดเป็นร้อยละ 23.44

และที่เหลือเป็นถนนรองหรือถนนที่ไม่ได้อยู่ในความรับผิดชอบของกรมทางหลวงร้อยละ 76.56 ได้แก่ ถนนโครงการเร่งรัดพัฒนาชนบท (รพช.) ถนนกรมชลประทาน ถนนเทศบาล ถนนสุขาภิบาล การทางพิเศษ ถนนโยธาธิการ ซึ่งเป็นถนนเชื่อมต่อระหว่างจังหวัด อำเภอ และถนนในเมือง จึงเห็นได้ว่า ประเทศไทยยังไม่มีการพัฒนาเรื่องความปลอดภัยด้านถนนเท่าที่ควรและถนนส่วนใหญ่ มีหลายหน่วยงานทำหน้าที่รับผิดชอบ และเป็นที่น่าสังเกตว่า ถนนรองดังกล่าวเป็นบริเวณที่เกิด อุบัติเหตุมากที่สุด ทั้งนี้มีสาเหตุหลายประการ เช่น ขาดการบำรุงรักษาพื้นที่ผิวจราจร พื้นที่ผิวจราจร ที่เป็นหลุมเป็นบ่อขนาดเล็กและใหญ่ มักจะเป็นสาเหตุให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย โดยเฉพาะรถจักรยานยนต์ เช่นเดียวกับสัญญาณไฟที่ชำรุดในต่างจังหวัด โดยเฉพาะเวลากลางคืน มักจะเปิดสัญญาณไฟ เป็นเหลืองกระพริบบริเวณทางแยก จึงเป็นสาเหตุให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ยอมทางกัน ทางโค้งก็ขาดเครื่องหมายเตือนหรือเครื่องหมายสะท้อนข้างทาง ทำให้รถจักรยานยนต์วิ่งออกนอก เส้นทางได้ง่าย บริเวณทางแยกมักไม่มีเครื่องหมายสัญญาณหยุด หรือ “ให้ทาง” เตือนผู้ขับขี่ เป็นต้น รวมทั้งการออกแบบเกาะกลางถนนที่ไม่ถูกต้องตามหลักวิชาการ พื้นที่เกาะกลางถนนมักจะมีต้นไม้ สูงกว่า 1 เมตร ทำให้ปิดกั้นวิสัยทัศน์ของผู้ขับขี่ที่ต้องการจะเลี้ยวกับผู้ขับขี่ที่วิ่งตรงมา

4. กลุ่มปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม

ปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อมมีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ร้อยละ 16 ปัจจุบันมีการเอาใจใส่ด้านนี้ น้อยมาก ทั้งนี้มีสาเหตุหลายประการ เช่น สิ่งก่อสร้างที่อยู่บนพื้นผิวจราจร ซึ่งมักจะบังทัศนวิสัย ของผู้ขับขี่ และขาดเครื่องหมายหรือสัญญาณเตือนผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ผ่านไปมา การติดตั้ง ตู้โทรศัพท์ ไปรษณีย์ เครื่องหมายจราจร ป้ายโฆษณา ตลอดจนการปลูกต้นไม้ขนาดใหญ่ที่ปากซอย ด้านขวามือ มักจะปิดกั้นทัศนวิสัยระหว่างผู้ขับขี่ที่วิ่งตรงมาหรือเลี้ยวซ้ายเข้าซอยกับผู้ที่จะขับออกมา จากซอย การติดตั้งแผ่นเหล็กสะท้อนแสงขนาดใหญ่ (Raised reflector) บนพื้นผิวจราจรเพื่อใช้ในการแบ่งช่องจราจร มักเป็นอันตรายกับรถขนาดเล็ก โดยเฉพาะกับรถจักรยานยนต์ที่เกิดพลิกคว่ำ ได้ง่าย เมื่อล้อรถไปกระแทกกับแผ่นเหล็กดังกล่าว และจากการศึกษาสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุ จราจรทางบกทั้งในและทางต่างประเทศ พบว่า “คน” เป็นองค์ประกอบที่สำคัญที่สุดที่ทำให้เกิด อุบัติเหตุจราจร (Road users) ถึงร้อยละ 95 รองลงมา ได้แก่ องค์ประกอบด้านยานพาหนะ อาจเกิดความบกพร่อง ไม่ได้มาตรฐาน ไม่มีอุปกรณ์ความปลอดภัยเพียงพอสำหรับการใช้งาน องค์ประกอบสุดท้ายที่มีส่วนทำให้เกิดอุบัติเหตุจราจร ได้แก่ ถนนและสภาพแวดล้อมที่ไม่เอื้อ และเป็นอุปสรรคต่อการขับขี่ปลอดภัย อันได้แก่ ความบกพร่องด้านวิศวกรรมของถนน สภาพคอขวด โค้งอันตราย ตลอดจนสภาพฝนตก มีหมอกควัน เป็นต้น

ยุทธนา วรณปิติกุล และสุพิดา เริงจิต (2550, หน้า 162-163) ได้สรุปสาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ ดังนี้

1. การดื่มสุราแล้วขับขี่รถจักรยานยนต์ จากสถิติพบว่า ร้อยละ 50 ของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ มีสาเหตุจากการดื่มสุราหรือเครื่องดื่มที่มีแอลกอฮอล์ หากมีระดับแอลกอฮอล์ในเลือดสูงกว่า 50 มิลลิกรัมเปอร์เซ็นต์ ฤทธิ์ของแอลกอฮอล์จะไปลดการทำงานของสมองให้ทำงานช้าลง การตัดสินใจช้า กระะยะผิดพลาด และทำให้เกิดอุบัติเหตุได้ง่าย

2. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรหรือไม่รู้กฎจราจรจึงทำให้เกิดอุบัติเหตุ

3. ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ได้รับการฝึกการขับขี่อย่างถูกวิธี ส่วนใหญ่จะฝึกหัดขับขี่กันเอง ทำให้ไม่มีความชำนาญในการหลีกเลี่ยงอันตราย ทำให้เกิดอุบัติเหตุได้บ่อย และพบว่า มากกว่าร้อยละ 50 ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ ไม่มีใบอนุญาตขับขี่

4. จากการตรวจสอบสภาพรถก่อนการขับขี่รถจักรยานยนต์ เครื่องยนต์บกพร่องก่อให้เกิดอุบัติเหตุได้

จากที่ได้กล่าวแล้วข้างต้น พอจะสรุปได้ว่าสาเหตุที่เป็นปัจจัยก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรทางบก ได้แก่ กลุ่มปัจจัยด้านคน กลุ่มปัจจัยด้านยานพาหนะ กลุ่มปัจจัยด้านถนน กลุ่มปัจจัยด้านสิ่งแวดล้อม โดยเฉพาะสาเหตุที่เป็นปัจจัยสำคัญ คือ กลุ่มปัจจัยด้านคน ซึ่งพบว่าสาเหตุสำคัญที่ทำให้เกิดอุบัติเหตุ คือ ขับรถเร็วเกินอัตราที่กำหนด ขับรถตัดหน้ากระชั้นชิด ผู้ที่ได้รับอุบัติเหตุส่วนใหญ่เป็นนักเรียน นักศึกษา วัยรุ่น วัยหนุ่มสาว อายุระหว่าง 15-24 ปี เป็นเพศชายมากกว่าเพศหญิง อีกกลุ่ม คือ ปัจจัยด้านยานพาหนะ พบว่า ผู้ขับขี่ขาดการตรวจสอบสภาพรถ และประเภทยานพาหนะที่เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คือ รถจักรยานยนต์

ชนิดของอุบัติเหตุ

ชนิดของอุบัติเหตุ แบ่งเป็น 4 ชนิด (ประภัสสร พรวัฒนา, 2548, หน้า 9-10) คือ

1. อุบัติเหตุภายในบ้าน (Home accidents) หมายถึง เหตุที่เกิดขึ้นในครอบครัว เกิดขึ้นได้ทั้งในบ้านและนอกบ้าน เช่น ตกบันได มีดบาด ไฟไหม้ หยิบยาผิด จมน้ำ เป็นต้น

2. อุบัติเหตุจากการประกอบอาชีพ (Occupational accidents) เป็นอุบัติเหตุที่เกิดจากการทำงานหรืออาชีพ เช่น จากโรงงานอุตสาหกรรมทั้งขนาดเล็กและขนาดใหญ่ จากเครื่องมือเครื่องใช้ในการทำงาน

3. อุบัติเหตุจากการคมนาคม (Transportation accidents) แบ่งออกเป็น 4 ชนิด

3.1 อุบัติเหตุจราจรทางบก (Road traffic accidents) ซึ่งเป็นอุบัติเหตุที่สำคัญและทำให้เกิดการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สินจำนวนมาก

3.2 อุบัติเหตุจากรถไฟ (Rail accidents) เช่น รถไฟตกราง รถไฟชนกัน เป็นต้น

3.3 อุบัติเหตุทางน้ำ(Water accidents) เช่น อุบัติเหตุจากเรือทั้งมีเครื่องยนต์ และไม่มีเครื่องยนต์

3.4 อุบัติเหตุทางอากาศ (Air accidents) หมายถึง การสัญจรทางอากาศที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุ เช่น เครื่องบินตก เครื่องบินระเบิด

4. อุบัติเหตุจากธรรมชาติ (Natural disasters) เช่น น้ำท่วม ภัยพิบัติ ไฟป่า เป็นต้น จากที่กล่าวมาข้างต้น สรุปได้ว่า ชนิดของอุบัติเหตุ แบ่งออกเป็น 4 ชนิด คือ อุบัติเหตุภายในบ้าน อุบัติเหตุจากการประกอบอาชีพ อุบัติเหตุจากการคมนาคม อุบัติเหตุจากธรรมชาติ อุบัติเหตุเกิดขึ้นได้จากหลายทางในการใช้ชีวิตประจำวันของเรา

อุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์

จากเหตุการณ์ที่เกิดขึ้น โดยไม่คาดคิดความบังเอิญเป็นเหตุการณ์ที่ก่อให้เกิดการบาดเจ็บตาย และทรัพย์สินเสียหาย จึงมีผู้ให้ความหมายของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ดังนี้ (ปาริชาติ ทองเรือง, 2548, หน้า 21) อุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ หมายถึง การเกิดเหตุการณ์ไม่คาดคิด เนื่องจากการขับขีรถจักรยานยนต์ ไม่ว่าจะเป็นการเฉี่ยว การชนก็ตาม ทำให้ร่างกายได้รับบาดเจ็บและทรัพย์สินเสียหาย

ยุทธนา วรณปิติกุล และสุพิดา เริงจิต (2550, หน้า 150) จากการศึกษาข้อมูลความถี่ของอวัยวะส่วนต่าง ๆ ของร่างกายที่ได้รับบาดเจ็บ เมื่อเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์มีดังนี้

1. ร่างกายส่วนบน ศีรษะพบได้ร้อยละ 8 ใบหน้าพบได้ร้อยละ 15 คอพบได้ร้อยละ 3
2. ร่างกายส่วนกลาง แขนพบได้ร้อยละ 26 ทรวงอกพบได้ร้อยละ 7 ช่วงท้องพบได้ร้อยละ 3 กระดูกเชิงกรานและกระดูกสันหลังพบได้ร้อยละ 2
3. ร่างกายช่วงล่าง ขาพบได้ร้อยละ 35

จากที่กล่าวมาแล้วสรุปได้ว่า อุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ หมายถึง การเกิดเหตุการณ์ไม่คาดคิด เนื่องจากการขับขีรถจักรยานยนต์ ส่งผลให้อวัยวะต่าง ๆ ของคนเราได้รับบาดเจ็บพบว่า บริเวณแขน ใบหน้า และศีรษะ เป็นตำแหน่งที่เกิดการบาดเจ็บมากที่สุด ตามลำดับ โดยการบาดเจ็บบริเวณขาและแขน หากเกิดกับข้อเท้า หัวเข่า ข้อมือ ข้อศอก อาจทำให้เกิดความพิการได้

ความรู้เรื่องกฎหมายจราจรตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก

ความรู้เรื่องการขับขีรถจักรยานยนต์ให้ปลอดภัย

สำนักงานตำรวจแห่งชาติ (2542, หน้า 27-30) ได้สรุปหลักการปฏิบัติเพื่อการขับขีรถจักรยานยนต์ให้ปลอดภัยทั่วไป โดยอ้างตามพระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ. 2522 ซึ่งมีดังนี้

1. ลักษณะพื้นฐานของรถจักรยานยนต์

1.1 ข้อดีของรถจักรยานยนต์

1.1.1 ทางด้านเศรษฐกิจ ด้านราคา ค่าบำรุงรักษา และค่าน้ำมันเชื้อเพลิงถูก เหมาะกับผู้ที่มีรายได้น้อย

1.1.2 ใช้งานได้ในถนนหลายสภาพ สะดวกในที่ถนนแคบ ๆ และที่จอครด

1.2 ข้อดีของรถจักรยานยนต์

1.2.1 ตัวรถมีขนาดเล็กจึงอยู่ในมุมมองอันตรายของรถยนต์ที่เกิดจากตำแหน่งของกระจกข้าง ซึ่งผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จะต้องตระหนักมุมมองอันตรายของรถยนต์เสมอและควรระวังไม่เข้าไปใกล้มุมมองนั้น

1.2.2 ไม่มั่นคง ถ้าเสียการทรงตัวจะคว่ำทันที

1.2.3 ร่างกายของผู้ขับขี่ที่ไม่มีที่ปกป้อง เมื่อเกิดอุบัติเหตุจะได้รับบาดเจ็บสาหัสได้ง่าย

2. เครื่องแต่งกายเพื่อความปลอดภัย

2.1 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ต้องเลือกใช้เครื่องแต่งกายที่ใช้แล้วเกิดความคล่องตัว สำหรับอริยาบถต่าง ๆ ในการขับขี่ เครื่องแต่งกาย ควรประกอบด้วย หมวกนิรภัย เสื้อแขนยาว กางเกงขายาว ถุงมือ รองเท้าหุ้มข้อ

2.2 ควรเลือกสีเครื่องแต่งกายที่มองเห็นได้ง่าย สะดุดตา เพราะอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่ เกิดจากฝ่ายตรงกันข้ามไม่ค่อยให้ความสนใจหรือระมัดระวังว่ามีรถจักรยานยนต์วิ่งอยู่ การที่จะป้องกันอุบัติเหตุ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ควรเลือกเครื่องแต่งกายที่มีสีสะดุดตาโดยเฉพาะอย่างยิ่งในเวลากลางคืน เครื่องแต่งกายสีดำนจะมีระยะเห็นต่ำกว่าเครื่องแต่งกายสีขาว 1 ใน 2 สำหรับสีที่เห็นง่าย คือ สีขาว สีครีม สีแดง สีเขียว สีเทา และสีดำ ตามลำดับ

3. การตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ก่อนขับขี่ทุกวัน ก่อนขับขี่รถจักรยานยนต์ ควรตรวจสอบ ดังนี้

3.1 น้ำมัน ควรตรวจสอบว่ามีน้ำมันเพียงพอสำหรับการเดินทางหรือไม่

3.2 น้ำมันเครื่อง ควรตรวจสอบคว่าอยู่ในระดับที่กำหนดไว้หรือไม่ และน้ำมันเครื่องสะอาดหรือไม่ ควรเปลี่ยนได้หรือยัง

3.3 ยาง ตรวจสอบดูยางทั้งสองล้อว่ายางอ่อนหรือแข็งเกินไปหรือไม่ มีตะปูหรือเข็มคุดอยู่ที่แก้มยางข้างหรือเปล่า ดอกยางยังใช้ได้หรือไม่ และต้องตรวจสอบล้อว่าอยู่ในสภาพดี เดิมลมยางให้เหมาะสมกับรถจักรยานยนต์รุ่นนั้น ๆ โดยดูจากคู่มือของรถ

3.4 โช้ ตรวจสอบความตึงของโช้ให้หย่อนประมาณ 10-20 มิลลิเมตร (ในขณะที่ตั้งรถอยู่ในขาตั้งกลาง) ควรหยอดน้ำมันเครื่อง ตรวจสอบและปรับให้เหมาะสมทุกครั้งก่อนออกเดินทาง

3.5 เครื่องยนต์ ตรวจสอบว่ามีรอยร้าวบ้างไหม และมีน้ำมันเครื่องหล่อลื่นเพียงพอหรือไม่

3.6 เบรก ตั้งระดับเบรกให้เหมาะสม ถ้าตั้งสูงไว้เกินไปจะเหมือนกับเหยียบเบรกไว้ตลอดเวลา

3.7 คลัตช์ ทดสอบว่าทำงานปกติ โดยการบีบดูและตรวจสอบสายว่าหลุดว่าขาดหรือไม่

3.8 ไฟ จะต้องใช้งานได้ทุกดวง ตรวจสอบและทำให้สัญญาณหยุดคิดทันทีที่เหยียบเบรก

3.9 แบตเตอรี่ กระจกมองหลังและน็อตต่าง ๆ แบตเตอรี่มีน้ำกลั่นพอหรือไม่ กระจกมองหลังอยู่ในตำแหน่งที่มองเห็นได้ชัด น็อตโช้หน้า โช้หลัง ตะเกียบหลัง ตรวจสอบว่าหลุดหรือหลวมบ้างหรือไม่

3.10 ดิดเครื่อง ฟังเสียงเครื่องยนต์ว่ามีเสียงผิดปกติหรือไม่

3.11 ที่วางเท้า ตรวจสอบว่าที่วางเท้ายื่นออกมาแล้วบ้างหรือยัง ยางหุ้มขาดหรือไม่ ถ้าขาดควรเปลี่ยนใหม่ เพราะที่วางเท้าไม่ยื่นออกมาตามตำแหน่งที่ถูกต้องจะทำให้ขี่รถด้วยท่าที่ถูกต้องไม่ได้ และไม่สะดวกต่อการใช้เบรกและเปลี่ยนเกียร์

4. วิธีขับขี่จักรยานยนต์ให้ถูกต้อง

การที่จะขับขี่รถจักรยานยนต์ได้คล่องแคล่วนั้น จะต้องทำให้ร่างกายและรถสมดุล โดยการฝึกให้เป็นนิสัย ซึ่งจุดสำคัญ 7 แห่งของร่างกายในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ต้องฝึกให้เป็นนิสัย มีดังนี้

4.1 ตา พยายามแผ่สายตาออกไปให้กว้างทั้งสองข้างเท่า ๆ กัน เพื่อจะได้มองเห็นสิ่งกีดขวางหรือรถที่สวนมาได้ทันที ข้อสำคัญ คือ ไม่ปล่อยจิตใจให้เหม่อลอยและเหลียวมองข้าง เพราะจะเหมือนกับขี่รถแบบตาบอด

4.2 บ่า ต้องทำให้เป็นธรรมชาติ ไม่ควรเกร็งเพื่อช่วยในการทรงตัวในสภาพถนนต่าง ๆ

4.3 สอก ไม่ควรกางสอกในเวลาขับขี่รถ เพราะอาจเกิดอุบัติเหตุจากการกระแทกได้ทุกครั้ง และจะทำให้การทรงตัวเวลาเบรกไม่ดี

4.4 มือ การใช้มือจับแฮนด์รถ ควรใช้นิ้วหัวแม่มือรับส่วนใต้ของคันบิดเร่งเครื่อง และเบรกมือ สำหรับมุมของข้อมือ ควรวางในมุมที่มีการเคลื่อนไหวที่คล่องตัว เมื่อมีการเบรกกะทันหัน จะได้มีการเบรกที่ทันถ่วงที

4.5 ตะโพก ควรเลือกตำแหน่งที่นั่งโดยไม่ทำให้กำลังไปอยู่ที่แขนหรือบ่ามากเกินไป ไม่ควรนั่งล้ำข้างหน้าหรือข้างหลัง ถ้าตำแหน่งที่นั่งไม่ดี การเคลื่อนไหวทันทีทันใดจะทำได้ยาก จึงต้องระวัง นั่งให้ถูกตำแหน่งเพื่อความปลอดภัย

4.6 เข้า ควรวางแผนไปกับถังน้ำมัน และควรแนบให้กระชับเมื่อสภาพถนนไม่ดี หรือในช่วงเลี้ยวโค้ง เพื่อในการทรงตัวให้สมดุล

4.7 ปลายเท้า จะต้องชี้ไปทางด้านหน้าโดยวางบนแท่นเกียร์ ช่วงขาควรทิ้งน้ำหนักไปที่เบรกและให้ขนานไปกับพื้นถนน เพื่อจะได้เหยียบเบรกหรือเปลี่ยนเกียร์ได้ทันทีและมั่นคง

จากที่กล่าวมาข้างต้นสรุปได้ว่า การขับขี่รถจักรยานยนต์ให้ปลอดภัย ผู้ขับขี่ต้องเข้าใจ ลักษณะพื้นฐานของรถจักรยานยนต์ แต่งกายด้วยเครื่องแต่งกายที่มีความปลอดภัย ก่อนการขับขี่ มีการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ก่อนขับขี่ทุกครั้ง ศึกษาวิธีการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ถูกต้อง จะทำให้การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ลดลง

แนวคิดเกี่ยวกับการขับขี่รถจักรยานยนต์

ความเป็นมาของรถจักรยานยนต์

รถจักรยานยนต์ เป็นยานพาหนะที่ดัดแปลงพัฒนาขึ้นมาจากรถจักรยานสองล้อ โดยการเพิ่มเครื่องจักรกลในการขับเคลื่อน รถจักรยานคันแรกเข้าใจกันว่าสร้างขึ้นโดยคาร์ล เบนซ์ (Karl Benz) ในปี พ.ศ. 2429 ที่ตั้งแสดงไว้ในพิพิธภัณฑ์เมืองมิวนิค ประเทศสหพันธ์สาธารณรัฐเยอรมัน เป็นรูปรถสามล้อที่มีเครื่องยนต์ติดตั้งอยู่ข้างท้ายที่นั่ง ต่อมามีการพัฒนาให้มีความคล่องตัวมากขึ้น ความเร็วสูง รูปร่างกะทัดรัด ไม่แพ้ยานพาหนะอื่น ๆ ในโลก จึงทำให้รถจักรยานยนต์เป็นที่นิยมขึ้นอย่างแพร่หลาย และมีบทบาทสำคัญมากขึ้นในด้านเศรษฐกิจ สังคม การปกครอง ตลอดจนการทหารและการป้องกันประเทศ รถจักรยานยนต์เข้ามาในประเทศไทยในรัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระมหาธีรราชเจ้า รัชกาลที่ 6 แต่ยังไม่แพร่หลาย ได้มีการดัดแปลงเป็นรูปร่างของสามล้อเครื่อง เพื่อประโยชน์ในการโดยสารและบรรทุกในระหว่างสงครามโลก ครั้งที่ 2 เมื่อประเทศได้พัฒนาในการคมนาคม โดยการก่อสร้างข่ายถนนขึ้นทั่วประเทศไทย ความนิยมในการใช้รถจักรยานยนต์ก็แพร่หลายอย่างกว้างขวาง (ณัฐพล พัฒนชัยกุล, 2548, หน้า 18)

คุณสมบัติสำคัญของรถจักรยานยนต์

รถจักรยานยนต์ได้รับความนิยมเพิ่มมากขึ้น เนื่องจากมีคุณสมบัติที่สำคัญ ดังนี้ (อนันต์ ต้นमुखกุล, 2538, หน้า 10)

1. มีความคล่องตัวสูง สามารถขับเคลื่อนไปยังที่ต่าง ๆ ได้อย่างไม่จำกัด ไม่ว่าถนนนั้นจะเรียบ ขรุขระ ถนนแคบหรือกว้าง คดเคี้ยวเลี้ยวลด ทางลาดหรือชัน หรือไม่มีทางรถก็สามารถขับเคลื่อนไปได้ตามความชำนาญของผู้ขับขี่ รถจักรยานยนต์สามารถขับเคลื่อนไปได้ในทุกภูมิประเทศในป่า เขา หรือท้องนา คันทนา ดังนั้น ทั้งในเมืองและในชนบท จึงนิยมใช้รถจักรยานยนต์กันมาก

2. มีความเร็วที่ไม่ด้อยกว่ารถยนต์หรือรถที่ใหญ่กว่า คุณสมบัติข้อนี้ซึ่งเป็นที่ต้องใจของผู้ที่ชอบความเร็วเป็นทุนอยู่แล้ว ความเร็วดังกล่าวสามารถใช้ได้ในทุกสภาวะของภูมิประเทศอีกด้วย ยิ่งเป็นทางราบถนนดี ๆ แล้ว สามารถขับด้วยความเร็วสูงสุดตามขนาดของความแรงรถจักรยานยนต์แต่ละคัน ซึ่งในปัจจุบันผู้ผลิตได้แข่งขันเพื่อผลิตรถจักรยานยนต์ที่มีความเร็วสูงมากขึ้นเพื่อตอบสนองผู้บริโภคได้เลือกซื้อตามความชอบ

3. ราคาไม่แพงเกินไป ในปัจจุบันนี้รถที่ใหม่เอี่ยมสวยหรุพอจะหาซื้อได้ในราคา 30,000-40,000 บาท หรือรถมือสอง ราคาก็จะถูกลงตามสภาพการใช้งาน ดังนั้น จึงมีผู้นิยมซื้อามาใช้กันมาก โดยเฉพาะอย่างยิ่งพวกมีรายได้น้อยที่ต้องพัฒนาตนเองและครอบครัวให้มีสวัสดิการและรายได้ดีขึ้น

4. ค่าบำรุงรักษา ตลอดจนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงราคาถูก เมื่อเทียบกับยานพาหนะอื่น ๆ ที่ขับเคลื่อนด้วยรถยนต์ที่ประชาชนรายได้น้อยจะสามารถครอบครองและใช้รถจักรยานยนต์ได้อย่างไม่เดือดร้อนต่อเศรษฐกิจของครอบครัว

5. สามารถขับเคลื่อนได้โดยง่าย ผู้ที่เคยขับจักรยานสองล้อมาแล้ว ถ้าได้รับการชี้แจงระบบการบังคับรถจักรยานยนต์ภายใน 10 นาที ก็สามารถขับจักรยานยนต์ได้โดยง่ายคายแม้ผู้ที่ไม่เคยขับจักรยานสองล้อมาก่อนก็ตามก็สามารถฝึกหัดได้ไม่ยากนัก ค่าใช้จ่ายในการฝึกหัดขับขี่ก็ไม่สูงเกินไป

6. มีกำลังพอที่จะบรรทุกได้ตามความจำเป็นในการดำรงชีวิตประจำวัน ในกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มีความคล่องตัวดีพอสมควร เมื่อบรรทุกคนหรือสิ่งของก็สามารถขับเคลื่อนรถจักรยานยนต์ได้แล้ว จำนวนคนหรือสิ่งของที่จะต้องบรรทุกก็พอสมควรแก่อัตราของผู้ใช้จักรยานยนต์ ดังนั้น เราจึงพบว่ามียุทธยานยนต์บรรทุกผู้โดยสารตามตรอก ซอย หรือบรรทุกบุคคลในครอบครัว ในช่วงเวลาเช้าหรือเย็น และในช่วงระหว่างทำงานก็มีบริษัทห้างร้านต่าง ๆ ใช้รถจักรยานยนต์ในการติดต่อธุรกิจส่งของ ซื่อขายสินค้า

7. มีความเป็นอิสระเสรีในอารมณ์ของผู้ขับขี่ เนื่องจากความเร็วความคล่องตัวและบางครั้งยังเป็นจุดเด่นให้ผู้อื่นดูชมอีกด้วย ยิ่งในกลุ่มผู้ชอบอวดแสดงแล้ว ความรู้สึกชอบรถจักรยานยนต์ยิ่งสูง เพราะสามารถจูงใจให้คนมองตาม บางครั้งต้องทำให้เป็นจุดเด่น เช่น คัดแปลงเสียงที่ท่อไอเสียให้สามารถแผดเสียงดัง เรียกร้องความสนใจจากชาวบ้าน บางรายก็จัดการตกแต่งอย่างโก้หุรบบำรุงรักษาให้สวยงาม เป็นที่ตะตาของผู้พบเห็นเป็นอย่างยิ่ง

ปาริชาติ ทองเรือง (2548, หน้า 21) กล่าวว่า รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะดัดแปลงพัฒนาขึ้นมาจากรถจักรยานยนต์สองล้อ โดยการเพิ่มเครื่องจักรกลในการขับเคลื่อนยานที่มีสองล้อรถจักรยานยนต์ได้เข้ามาในประเทศไทย ราว ๆ รัชสมัยของพระบาทสมเด็จพระจุลจอมเกล้าเจ้าอยู่หัวที่ 6

แต่ยังไม่แพร่หลาย เมื่อได้มีการพัฒนาการคมนาคมมากขึ้น ความนิยมใช้รถจักรยานยนต์ได้มีแพร่หลายและเพิ่มขึ้นอย่างมาก ทั้งในเขตเมืองและชนบท คุณสมบัติที่สำคัญของรถจักรยานยนต์มีหลายประการที่เหมาะสมกับนิสัยคนไทยมาก คือ

1. มีความคล่องตัวสูง สามารถขับเคลื่อนไปยังที่ต่าง ๆ ได้อย่างไม่จำกัด ไม่ว่าจะถนนเรียบ ขรุขระ แคบ ๆ กว้าง หรือคดเคี้ยวเลี้ยวลด ทางลาดชัน หรือแม้แต่ไม่มีทางรถก็สามารถขับเคลื่อนไปได้ทุกภูมิภาคประเทศ ป่าเขา ในท้องนา คันทนา ดังนั้น จึงเป็นที่นิยมใช้มาก

2. มีความเร็วที่ไม่ค่อยกว่ารถยนต์หรือรถที่ใหญ่กว่า จึงเป็นที่ต้องใจของผู้ที่ชอบความเร็ว ซึ่งรถบางคันเมื่ออยู่ในสภาวะที่เหมาะสมสามารถทำความเร็วได้ถึง 160 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

3. ราคาไม่แพงเกินไป

4. ค่าบำรุงรักษา ตลอดจนค่าน้ำมันเชื้อเพลิงราคาถูกกว่าเมื่อเปรียบเทียบกับยานพาหนะอื่น ๆ พอที่ประชาชนรายได้น้อยจะสามารถเป็นเจ้าของและใช้สอยได้อย่างไม่เดือดร้อนต่อเศรษฐกิจของครอบครัว

5. สามารถฝึกหัดขับเคลื่อนได้ง่าย ค่าใช้จ่ายในการฝึกขับก็ไม่มาก

6. มีกำลังพอที่จะบรรทุกได้ตามความจำเป็นในการดำรงชีวิตประจำวัน ดังนั้น จึงพบว่า มีรถจักรยานยนต์รับจ้างตามตรอกซอยในกรุงเทพฯ ในช่วงระหว่างทำงานก็มีบริษัทห้างร้านต่างใช้รถจักรยานยนต์ในการติดต่อธุรกิจส่งสินค้าตามท้องถนนของกรุงเทพมหานคร ซึ่งเรียกกันว่า “หน่วยม้าเร็ว”

7. มีความอิสระในอารมณ์ของผู้ขับขี่ เนื่องจากความเร็ว คล่องตัว และบางครั้งยังเป็นจุดเด่นให้ผู้อื่นดูชมอีกด้วย โดยเฉพาะในกลุ่มผู้ชอบอวดแสดง

จากคุณสมบัติของรถจักรยานยนต์ ทำให้รถจักรยานยนต์มีความเหมาะสมกับนิสัยใจคอของคนไทย ความนิยมใช้รถจักรยานยนต์จึงมีมามายมหาศาล นอกจากนี้ภาวะเศรษฐกิจที่กำลังพัฒนาในปัจจุบันก็มีแนวโน้มว่ารถจักรยานยนต์จะเป็นพาหนะที่เพิ่มจำนวนขึ้นอย่างรวดเร็ว ส่วนในวัยรุ่นที่กำลังเป็นนักเรียนนักศึกษาก็นำรถจักรยานยนต์มาใช้อำนวยความสะดวกในการเดินทางไปสถานศึกษากันมากขึ้น ซึ่งทำให้ปริมาณรถจักรยานยนต์เพิ่มขึ้นมากมายในอนาคต

แนวคิดเกี่ยวกับแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ

ความเชื่อด้านสุขภาพ ได้รับการพัฒนาจากทฤษฎีจิตวิทยาสังคม เพื่อใช้อธิบายการตัดสินใจของบุคคลที่เกี่ยวข้องกับพฤติกรรมสุขภาพ โดยครั้งแรกได้นำมาใช้ในการทำนายและอธิบายพฤติกรรม การป้องกันโรค ต่อมาภายหลังได้มีการดัดแปลงไปใช้ในการอธิบายพฤติกรรม การเจ็บป่วย และพฤติกรรมของผู้ป่วยในการปฏิบัติตัว (กระทรวงสาธารณสุข, 2542, หน้า 18) แบบจำลองนี้

เป็นแบบจำลองที่ได้ระบุเอกลักษณ์ของแนวคิดรวบยอดที่เชื่อมโยง ต่อมาใช้สนับสนุนการวัดระดับบุคคล เพื่อใช้ในการวางแผน โครงการหรือจัดยุทธวิธี เพื่อลดระดับความเสี่ยงทางสุขภาพของบุคคล

แนวคิดของความเชื่อด้านสุขภาพ

ความเชื่อเป็นสิ่งเร้าแฝงที่ได้จากการรับประสบการณ์ในอดีตของแต่ละบุคคล ความเชื่อที่ดีจะส่งผลทางบวกต่อการปรับตัว ในทางตรงกันข้าม ความเชื่อด้านลบจะทำให้บุคคลประเมินปัญหาว่าไม่มีทางแก้ไข ส่งผลให้ท้อแท้ไม่แสวงหาวิธีการเผชิญปัญหา

ราชบัณฑิตยสถาน (2546, หน้า 372) ให้ความหมายของความเชื่อว่าเป็นด้วย มั่นใจ ไว้วางใจ และนับถือ

องค์ประกอบของแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ

มีผู้ได้อธิบายแบบแผนขององค์ประกอบของแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพไว้หลายองค์ประกอบที่แตกต่างกันไป ดังนี้

จิระศักดิ์ เจริญพันธ์ และเฉลิมพล ตันสกุล (2543, หน้า 59-61) ได้กล่าวว่าองค์ประกอบที่สำคัญของแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพที่ใช้อธิบายและทำนายพฤติกรรมการป้องกันโรค และพฤติกรรมของผู้ป่วย มี 6 องค์ประกอบ ดังนี้

1. การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดโรค (Perceived susceptibility) หมายถึง ความเชื่อหรือปัจเจกหรือการรับรู้ของปัจเจกบุคคลเกี่ยวกับโอกาสเสี่ยงของการเป็นโรครวมโดยตรงต่อการปฏิบัติคำแนะนำด้านสุขภาพ ทั้งในสภาวะปกติ ทั้งเจ็บป่วย ซึ่งแต่ละคนจะมีความเชื่อหรือการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเป็นโรคในระดับที่แตกต่างกัน ซึ่งอาจขึ้นกับปัจจัยหลายอย่าง เช่น ระดับการศึกษา สังคม ศาสนา เป็นต้น ดังนั้น บุคคลเหล่านี้จึงมีหลักการในการปฏิบัติตนเพื่อป้องกันและหลีกเลี่ยงจากการเป็นโรคไม่เหมือนกันด้วย กล่าวคือ ผู้ที่มีระดับการรับรู้สูงต่อโอกาสเสี่ยงของการเป็นโรค ย่อมให้ความร่วมมือในการปฏิบัติมากกว่าผู้ที่ไม่รับรู้หรือมีการรับรู้ในระดับต่ำ (Becker, 1974, pp. 409-419) ในแบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพ ถือว่าเป็นปัจจัยที่มีความสำคัญมากกว่าปัจจัยอื่น ๆ Hochbaum (1958, pp. 1-28) กล่าวว่า การรับรู้ต่อโอกาสเสี่ยงต่อการเป็นโรคนั้น เป็นปัจจัยที่สำคัญและมีอิทธิพลสูงกว่าปัจจัยอื่น ๆ ที่จะส่งผลให้บุคคลเกิดการปฏิบัติตนเพื่อสุขภาพ มีการศึกษาวิจัยหลายเรื่องพบว่า การรับรู้ถึงโอกาสเสี่ยงต่อการเกิดโรคกับการปฏิบัติตนตามคำแนะนำของเจ้าหน้าที่มีความสัมพันธ์ในทางบวก (เทิดศักดิ์ พรหมอารักษ์ และสุวิทย์ พัฒน์มณี, 2544, หน้า 43)

2. การรับรู้ความรุนแรงของโรค (Perceived seriousness or severity) หมายถึง การรับรู้ของบุคคลที่มีต่อความรุนแรงของโรคว่ามีอันตรายต่อร่างกาย อันก่อให้เกิดความพิการ เสียชีวิต ลำบาก และการใช้เวลา เสียเงินในการรักษา การเกิดโรคแทรกซ้อน และการดำเนินชีวิตประจำวัน เพราะเชื่อว่า ถ้าบุคคลมีการรับรู้ต่อโอกาสเสี่ยงที่จะเกิดโรค แต่ไม่รับรู้ผลเสียอันตรายที่เกิดขึ้น

ต่อร่างกาย จิตใจ และครอบครัวตนเองแล้ว บุคคลนั้นจะไม่ปฏิบัติตามคำแนะนำของเจ้าหน้าที่ในการปฏิบัติตัวให้ถูกต้อง แต่ถ้ามีความเชื่อและความวิตกกังวลต่อความรุนแรงสูงเกินไปก็อาจทำให้จำข้อแนะนำได้น้อย และปฏิบัติไม่ถูกต้องตามคำแนะนำได้

3. การรับรู้ถึงประโยชน์ของการป้องกัน (Perceived benefits of preventive action)

หมายถึง การที่บุคคลรับรู้ถึงประโยชน์หรือข้อดีจากการปฏิบัติให้หายจากการเป็นโรคหรือป้องกันไม่ให้เกิดโรค โดยการปฏิบัติตัวนั้นต้องมีความเชื่อว่าเป็นการกระทำที่ดี มีประโยชน์และเหมาะสมที่จะทำให้หายหรือไม่เป็นโรคนั้น ๆ ดังนั้น การตัดสินใจที่จะไม่ปฏิบัติตามคำแนะนำ ขึ้นอยู่กับ การเปรียบเทียบถึงข้อดีและข้อเสียของพฤติกรรมนั้น ๆ โดยความไว้วางใจในการดูแลรักษาของเจ้าหน้าที่ เป็นสิ่งที่มีอิทธิพลต่อการปฏิบัติตามคำแนะนำ

4. การรับรู้อุปสรรค(Perceived barriers) หมายถึง การรับรู้ของบุคคลต่อปัญหา

หรืออุปสรรคในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมที่เกี่ยวข้องกับสุขภาพอนามัยของบุคคลหรือการปฏิบัติที่เกี่ยวกับพฤติกรรมสุขภาพที่ขัดต่อการประกอบอาชีพ หรือการดำเนินชีวิตประจำวันที่ทำให้เกิดความขัดแย้งและหลีกเลี่ยงต่อการปฏิบัติพฤติกรรมสุขภาพ บุคคลจึงต้องประเมินระหว่างประโยชน์ที่ได้รับกับอุปสรรคที่เกิดขึ้นก่อนตัดสินใจ ดังนั้น การรับรู้ต่ออุปสรรค จึงเป็นปัจจัยที่สำคัญต่อพฤติกรรมการป้องกัน โรคและพฤติกรรมของผู้ป่วยสามารถใช้ทำนายพฤติกรรมการให้ความร่วมมือในการรักษาได้

5. แรงจูงใจด้านสุขภาพ (Health motivation) หมายถึง ความรู้สึก อารมณ์ต่าง ๆ ที่เกิดขึ้น

ในตัวผู้ป่วยที่มีสาเหตุจากการกระตุ้นของสิ่งเร้า ซึ่งอาจเป็นสิ่งเร้าในตัวบุคคลและภายนอก สิ่งเร้าภายใน เช่น ความสนใจต่อสุขภาพทั่วไป ความพอใจที่จะรับคำแนะนำ ความร่วมมือ และปฏิบัติพฤติกรรมสุขภาพในทางบวก ความเชื่อในโอกาสเสี่ยงของการเกิดโรค ความรุนแรงของโรคและผลดีของการปฏิบัติ ส่วนสิ่งเร้าภายนอก เช่น ข่าวสาร คำแนะนำจากสมาชิกในครอบครัว หรือเพื่อนร่วมงาน เป็นต้น การที่ผู้ป่วยจะปฏิบัติตามคำแนะนำของเจ้าหน้าที่หรือไม่ขึ้น ขึ้นอยู่กับระดับของแรงจูงใจมีมากน้อยเพียงใด โดยทั่วไปแล้วสามารถประเมินแรงจูงใจของผู้ป่วย ด้วยการวัดระดับความพึงพอใจ ความต้องการความร่วมมือ และความตั้งใจปฏิบัติตามคำแนะนำของเจ้าหน้าที่

6. ปัจจัยร่วม (Modifying factor) หมายถึง ปัจจัยร่วมอื่น ๆ นอกจากองค์ประกอบข้างต้น

ของแบบความเชื่อด้านสุขภาพ ซึ่งเป็นปัจจัยที่ช่วยส่งเสริมให้บุคคลนั้นปฏิบัติตามคำแนะนำของเจ้าหน้าที่ ได้แก่ ตัวแปรด้านประชากร ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ และรายได้ ซึ่งตัวแปรที่จะส่งผลต่อพฤติกรรมป้องกันรักษาสุขภาพ ตัวแปรภูมิหลัง เช่น ความรู้เรื่องโรคทัศนคติต่อพฤติกรรมป้องกันโรค ประสบการณ์เกี่ยวกับโรค ตัวแปรด้านโครงสร้าง เช่น

ความซับซ้อนและผลข้างเคียงของการรักษา ตัวแปรด้านปฏิสัมพันธ์ เช่น ชนิด คุณภาพ ความต่อเนื่อง เป็นต้น ปัจจัยทางด้านสังคม พบว่า เพื่อนและสมาชิกในครอบครัวมีอิทธิพลต่อความร่วมมือของผู้ป่วยทั้งด้านการป้องกันและการรักษาพยาบาล สิ่งชักนำให้เกิดการปฏิบัติ ได้แก่ สิ่งกระตุ้นนำไปสู่การปฏิบัติที่เหมาะสม ตัวแปรเหล่านี้ อาจเป็นสิ่งที่อยู่ในตัวบุคคล เช่น อาการไม่สุขสบาย เจ็บปวด อ่อนเพลียที่เกิดขึ้นในตัวบุคคลนั่นเอง หรือเป็นสิ่งที่ภายนอกมากระตุ้น เช่น การรณรงค์ หรือข่าวสารจากสื่อมวลชน คำแนะนำที่ได้จากเจ้าหน้าที่ เพื่อน หรือผู้อื่น บัตรนัด การเจ็บป่วยของสมาชิกในครอบครัว แรงกดดันหรือแรงสนับสนุนทางสังคม เป็นต้น ซึ่งสิ่งชักนำให้เกิดการปฏิบัติ หรือตัวกระตุ้นจะต้องสอดคล้องเหมาะสมกับตัวพฤติกรรมระดับความเข้มของสิ่งกระตุ้นที่จะก่อให้เกิดพฤติกรรมที่เหมาะสมแตกต่างกันไปตามระดับความพร้อมด้านจิตใจของบุคคลที่จะแสดงพฤติกรรม

จากความเชื่อด้านสุขภาพ (Health belief model) ที่กล่าวมาข้างต้น จะเห็นได้ว่ามีหลายปัจจัยที่เกี่ยวข้องกับความมีเหตุผลของบุคคลในการที่จะเลือกตัดสินใจ เพื่อให้เกิดพฤติกรรมกำบังโรค ในการศึกษาครั้งนี้ผู้วิจัยได้นำความเชื่อทางด้านสุขภาพมาเป็นปัจจัยหนึ่งในการวิเคราะห์ความเชื่อเพื่อนำไปสู่พฤติกรรมกำบังโรคอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ ประกอบด้วย การรับรู้โอกาสเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุ การรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุ การรับรู้ประโยชน์ของการกำบังอุบัติเหตุ การรับรู้อุปสรรคของการกำบังอุบัติเหตุ และแรงจูงใจในการปฏิบัติเพื่อกำบังอุบัติเหตุ

ทฤษฎีเกี่ยวข้องกับพฤติกรรมกำบังขีรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

ทฤษฎีทางสังคม

1. ทฤษฎีภาวะทันสมัย

ทฤษฎีภาวะทันสมัยอยู่บนพื้นฐานของแนวคิดการพัฒนาเศรษฐกิจ โดยเน้นการขยายตัวและการเจริญเติบโตด้วยการลอกเลียนแบบความสำเร็จของสังคมอุตสาหกรรมตะวันตก ทฤษฎีภาวะความทันสมัยเสนอว่า ปมปัญหาหลัก ๆ ของการพัฒนาประเทศโลกที่สาม ได้แก่ ปัญหาความยากจน ปัญหาประชากร ปัญหาค้อยการศึกษา และปัญหาสุขภาพอนามัย วิธีแก้ อาจทำได้ด้วยการวางแผนพัฒนาเศรษฐกิจและสังคมแห่งชาติ โดยนำเอาระบบเศรษฐกิจสังคมของประเทศที่พัฒนาแล้วมาใช้อย่างการผลิตในภาคเกษตร แล้วนำรายได้จากภาคเกษตรในชนบทสร้างความสำเร็จหรือความพร้อมให้กับภาคอุตสาหกรรมในเขตเมือง ประเทศด้อยพัฒนาต้องเร่งคุมกำเนิด เพื่อลดอัตราการเพิ่มของประชากร เร่งขยายการศึกษา และสาธารณสุขมูลฐาน ไปในภูมิภาคต่าง ๆ ในประเทศ ซึ่งหลายทศวรรษของการพัฒนาตามทฤษฎีภาวะทันสมัยผ่านไป ประเทศโลกที่สามมากมายหลายแห่งกลับพบว่าความยากจนมีมากขึ้น ช่องว่างของการกระจายรายได้มีมากขึ้น การพึ่งพิงทุนและเทคโนโลยีจากภายนอกเพิ่มขึ้น ภาคเกษตรกรรมในชนบทล้มละลาย เกษตรกรสูญเสีย

ที่ดินทำกินและกลายมาเป็นแรงงานรับจ้างราคาถูกในเขตเมือง เกิดปัญหาสังคมต่าง ๆ มากมาย ไม่ว่าจะเป็นปรากฏการณ์ เมืองเอก (Primate city) ปัญหาครอบครัวและการหย่าร้างเพิ่มสูงขึ้น อาชญากรรม สารเสพติด และ โสเภณีมีมากขึ้น เด็กถูกเอาเปรียบและทอดทิ้ง สภาพแวดล้อมธรรมชาติ ถูกใช้งานหนักจนเสื่อมโทรมลงอย่างรวดเร็ว (ยศ สันตสมบัติ, 2540, หน้า 250-251) สังคมได้เปลี่ยนแปลงเทคโนโลยีในการดำรงชีวิตจากแบบง่าย ๆ และแบบดั้งเดิมไปสู่ระบบเทคโนโลยี ก้าวหน้าและทันสมัย ระบบเกษตรเปลี่ยนจากระบบเพื่อยังชีพไปสู่ระบบเพื่อการค้า ระบบอุตสาหกรรม เปลี่ยนจากการใช้พลังงานของคนและสัตว์ไปสู่การใช้เครื่องจักรกลและพลังงานที่มีไขมันุขัย ระบบสังคมเปลี่ยนจากการรวมศูนย์ไว้ที่หมู่บ้านหรือฟาร์มมาสู่การรวมศูนย์ไว้ที่เมือง นอกจากนี้ โครงสร้างสังคมอื่น ๆ อาทิ จารีตประเพณี ทัศนคติศาสนา ลดความสำคัญลงมาก ระบบอุดมการณ์ ระบบชาตินิยมหรือระบบอื่น ๆ มีความสำคัญต่อผู้คนมากกว่าลัทธิจารีตประเพณีเดิม ชีวิตครอบครัว เปลี่ยนไป เช่น ครอบครัวขยายและระบบเครือญาติเสื่อมลง ลูกหลานมีอิสรภาพโดยไม่ขึ้นต่อพ่อแม่ หรือญาติผู้ใหญ่ในการเลือกคู่และสร้างครอบครัวใหม่ (สุพิศวง ธรรมพันทา, 2540, หน้า 105)

จากทฤษฎีภาวะทันสมัยที่กล่าวมาทั้งหมดนี้ส่งผลกระทบต่อทั้งในลักษณะที่ก่อให้เกิดประโยชน์และก่อให้เกิดปัญหาในส่วนที่ก่อให้เกิดปัญหานั้น นำมาอธิบายปัญหาการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ กล่าวคือ จากผลกระทบของการเปลี่ยนแปลงไปสู่ภาวะทันสมัย (Modernization) ประเทศไทยได้ซึมซับเอาวัฒนธรรมสมัยใหม่ ทำให้แบบแผนการดำเนินชีวิต ความคิด ความเชื่อ ค่านิยมของสมาชิกในสังคมเปลี่ยนไป มีความต้องการด้านวัตถุสูงขึ้น มีอำนาจในการใช้จ่ายมากขึ้น เพื่อให้สามารถดำรงชีวิตท่ามกลางกระแสสังคมและวัฒนธรรมที่เปลี่ยนแปลงไป

สำหรับทฤษฎีภาวะทันสมัยนั้น ผู้วิจัยนำมาเป็นฐานคิดในการศึกษาและนำมาใช้เป็นข้อมูลในการอธิบายผลจากการเปลี่ยนแปลงทางสังคมและวัฒนธรรมสู่ภาวะทันสมัยที่เน้นการเปลี่ยนแปลงจากระบบการผลิตแบบดั้งเดิมสู่สภาพการผลิตทันสมัย ความจำเป็นในการขนส่งเชิงเศรษฐกิจ ย่อมหลีกเลี่ยงไม่พ้น และนับวันจะมีความหนาแน่นในด้านการขนส่งยิ่งขึ้น จึงส่งผลกระทบต่อการจราจรและนำซึ่งปัญหาการจัดการจราจรอีกทางหนึ่งด้วย และอาจส่งผลให้เกิดการเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ได้

2. ทฤษฎีสัญลักษณ์สัมพันธ์

สัญญา สัญญาวิวัฒน์ (2540, หน้า 167) ได้อธิบายว่า ทฤษฎีนี้เป็นทฤษฎีหลักทฤษฎีหนึ่งของสังคมวิทยา ซึ่งอธิบายถึงความสัมพันธ์ระหว่างมนุษย์กับสังคม โดยให้ความสำคัญกับแนวคิดเรื่องการปฏิสัมพันธ์กัน และมีสมมติฐานสำคัญว่า มนุษย์มีปฏิสัมพันธ์กันโดยอาศัยสัญลักษณ์เป็นสื่อที่ทำให้เกิดความเข้าใจ สัญลักษณ์ต่างจากสัญญาณ (Signal) ซึ่งมีความหมายอย่างเดียว เช่น สัญญาณไฟจราจรสีแดง คือ ห้ามไป สีเหลือง คือ ระวัง และสีเขียว คือ ไปได้ แต่ละสี แต่ละสัญญาณ

มีความหมายเพียงอย่างเดียว แต่สัญลักษณ์แต่ละอันมีความหมายได้หลายอย่าง เช่น สีแดงสำหรับมนุษย์มีความหมายหลายอย่าง กล่าวคือ ถ้าใช้กับการจราจรก็แปลว่าต้องหยุด ปล่อยให้คนในเส้นทางอื่นเขาไป หรือถ้าอยู่ในธงไตรรงค์ของเรา หมายถึงชาติ ซึ่งมีความหมายต่อไปอีกว่าคนไทยเป็นนักรบสู้ไม่ยอมถอย เป็นต้น ในสัตว์มีความสามารถใช้แค่สัญญาณ แต่มนุษย์มีความสามารถใช้ทั้งสัญญาณและสัญลักษณ์ โดยทั่วไปสัญลักษณ์นั้นมีหลายแบบ เช่น ภาษา กิริยา ท่าทางหรือการกระทำ ภาษาเป็นระบบสัญลักษณ์ที่มีความสลับซับซ้อนยากแก่การเข้าใจ ต้องอาศัยการฝึกฝน อบรม เรียนรู้เป็นระยะเวลานาน มีความเข้าใจอย่างถ่องแท้จึงจะใช้ได้ แต่การกระทำก็ยังผิดพลาดอยู่เสมอ เพราะต้องอาศัยการตีความตามสถานการณ์ (Context) ดังนั้น อาจกล่าวได้ว่า บุคคลในสังคมไม่ได้มีการแสดงปฏิกิริยาตอบสนองสิ่งต่าง ๆ โดยตรง แต่บุคคลตอบสนองต่อความหมายที่มีการกำหนดไว้ในสิ่งหรือเหตุการณ์นั้น ๆ ความสัมพันธ์ทางสังคมดำเนินไปได้ เนื่องจากบุคคลมีความเข้าใจหรือแปลความหมายพฤติกรรมของกันและกันได้ตรง

ดังนั้น จึงสามารถสรุปแนวคิดทฤษฎีสัญลักษณ์สัมพันธ์ได้ดังนี้ คือ ทฤษฎีนี้อธิบายถึงการปฏิสัมพันธ์กันของกลุ่มบุคคลในสังคม โดยการใช้สัญลักษณ์เป็นการสื่อในการติดต่อกัน และความสัมพันธ์ที่เกิดขึ้นนั้นเกิดจากการมีและการใช้ความหมายร่วมกัน กล่าวคือการมีความสัมพันธ์กันนั้น บุคคลจำเป็นต้องปรับบทบาทของตนเอง โดยผ่านการปฏิสัมพันธ์กันในสังคม จะเห็นได้ว่าบทบาทที่แสดงนั้นจะมีการเปลี่ยนแปลงตลอดเวลา ซึ่งพิจารณาได้จากการที่บุคคลเข้าใจสัญลักษณ์ที่ต้องอาศัยการฝึกฝนอบรมในการเรียนรู้ ตลอดจนมีความเข้าใจ จึงเกิดความคิด จึงกล้าที่จะตัดสินใจในการปฏิสัมพันธ์กันในรูปแบบต่าง ๆ ที่มีความแตกต่างจากรูปแบบเดิม ซึ่งจะเห็นได้จากการที่บุคคลแสดงบทบาทที่เป็นพฤติกรรมของตนเองออกมา

ทฤษฎีนี้ กล่าวถึงความสัมพันธ์ของบุคคลในสังคมว่า สังคมมีการสร้างความหมายของสิ่งต่าง ๆ ในรูปลักษณะของสิ่งที่แตกต่างกัน รวมทั้งกฎจราจรเป็นเรื่องของสัญลักษณ์หรือสัญญาณที่ทุกคน หรือคนส่วนใหญ่ในชุมชน หรือสังคมจะต้องเห็นพ้องต้องกันในเรื่องของความหมายดังกล่าว ดังนั้น การปฏิบัติตามกฎจราจรจึงขึ้นอยู่กับความเข้าใจและการยอมรับความหมายของกฎจราจร ความสามารถในการตีความกฎจราจร ตีความพฤติกรรมและความคาดหวังของบุคคลที่เกี่ยวข้อง

ทฤษฎีทางจิตวิทยา

1. ทฤษฎีการรับรู้

การรับรู้ถือว่าเป็นกระบวนการที่บุคคลเลือกจัดการและให้ความหมายต่อสิ่งเร้าทั้งภายในและภายนอก ซึ่งการรับรู้ขึ้นอยู่กับที่ได้รับของบุคคล (Selective perception) เป็นตัวกำหนดว่าข่าวสารใด บุคคลจะยอมรับหรือไม่ยอมรับ ซึ่งจะเห็นว่าประเด็นนี้มีความสำคัญมาก กระบวนการ

เรียนรู้จะไม่เริ่มขึ้นเลย ถ้าหากว่าข่าวสารที่ส่งไปนั้น ไม่ถูกรับรู้จากบุคคลตั้งแต่ระยะแรก ซึ่งไม่เพียงแต่บุคคลจะมีแนวโน้มที่จะกลั่นกรองข่าวสารหรือไม่ยอมรับข่าวสารที่จะทำให้ตนไม่มีความสุขหรือข่าวสารนั้นไม่มีความหมายต่อตนเองเท่านั้น แต่ข่าวสารที่บุคคลรับไว้อาจจะถูกบิดเบือน (Distorted) เพราะเหตุที่ว่าบุคคลจะเฉพาะสิ่งที่เขาต้องการจะรับรู้เฉพาะข่าวสาร หรือส่วนของสิ่งเร้าที่ตรงกับความต้องการ ความสนใจ หรือความคาดหวังของเขา (ประภาเพ็ญ สุวรรณ และสวิง สุวรรณ, 2536, หน้า 41)

ในส่วนของ การรับรู้ของผู้ขับขีรถจักรยานยนต์ที่เกี่ยวกับการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์ ผู้วิจัยจึงมุ่งใช้แนวคิดทฤษฎีการเรียนรู้มาเป็นแนวทางในการอธิบาย ทฤษฎีการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ การที่นักศึกษาจะมีพฤติกรรมป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์ โดยส่วนหนึ่งอาจเกิดขึ้นจากประสบการณ์การเรียนรู้เกี่ยวกับการขับขีรถจักรยานยนต์หรือประสบการณ์การเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ ดังนั้น ผู้วิจัยใช้แนวคิดทฤษฎีนี้เป็นแนวทางกำหนดตัวแปร ประสบการณ์การขับขีรถจักรยานยนต์ ประสบการณ์เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ และประสบการณ์เกี่ยวกับการฝ่าฝืนกฎจราจร

2. ทฤษฎีกลุ่มอ้างอิง กลุ่มอ้างอิงมี 2 ประเภท คือ

2.1 กลุ่มอ้างอิงจากบุคคลในครอบครัว

2.2 กลุ่มอ้างอิงจากกลุ่มเพื่อน

รายละเอียดมีดังนี้

กลุ่มอ้างอิงจากบุคคลในครอบครัว

ครอบครัวเป็นสถาบันพื้นฐานของสังคมที่สำคัญอย่างยิ่งในการทำหน้าที่อบรมสั่งสอน บุคคลให้รู้จักระเบียบของสังคม ซึ่งเป็นการสอนให้รู้ระเบียบกฎเกณฑ์ต่าง ๆ ของสังคม การอบรม เลี้ยงดูจัดว่ามีความสำคัญมากในการขัดเกลาและหล่อหลอมให้สมาชิกใหม่ของสังคมมีลักษณะนิสัย และพฤติกรรมเป็นไปในแนวที่สังคมปรารถนา ดังนั้น เด็กจะมีพฤติกรรมเป็นอย่างไร ย่อมขึ้นอยู่กับ อิทธิพลของการอบรมเลี้ยงดูของครอบครัวเป็นสำคัญ (สุพัตรา สุภาพ, 2537, หน้า 59)

วารภรณ์ รักรวิชัย (2535, หน้า 15) กล่าวว่า พ่อแม่เป็นบุคคลที่มีหน้าที่รับผิดชอบเลี้ยงดู อบรมสั่งสอนให้เด็กเป็นคนดี ตามหน้าที่ของพ่อแม่ที่คือนั้น นอกจากการให้การอบรมเลี้ยงดูแล้ว ต้องให้ความรัก ความเอาใจใส่ จัดประสบการณ์และสิ่งแวดล้อมที่จะช่วยให้เด็กเกิดการเรียนรู้ และพัฒนาทุก ๆ ด้าน เพื่อเขาจะเติบโตและสามารถเผชิญความเปลี่ยนแปลงทางสังคม สามารถ แก้ไขปัญหาต่าง ๆ และอยู่ในสังคมอย่างมีความสุข รวมทั้งพ่อแม่และผู้เลี้ยงดูหลักในครอบครัว เป็นบุคคลที่มีความสำคัญอย่างมากในการส่งเสริมประสบการณ์ให้แก่เด็ก เพราะโดยความสัมพันธ์ จะเป็นผู้สามารถสนับสนุนความต้องการทุกด้านของเด็กได้ดีที่สุด พ่อแม่ต้องมีจิตสำนึกในภาระหน้าที่

ในการอบรมเลี้ยงดู ต้องรู้ดีกว่าตนมีอิทธิพลต่อชีวิตของเด็ก ความสนใจในการรับฟังและการตอบสนองที่อ่อนโยนส่วนทำให้เด็กรู้สึกว่าคุณค่า เกิดความมั่นใจในตนเอง มีแรงจูงใจใฝ่รู้ ซึ่งส่งผลต่อการพัฒนาการทุกด้าน

ลักษณะการอบรมเลี้ยงดู

จากการทบทวนเอกสาร พบว่า นักวิชาการที่สนใจศึกษาเกี่ยวกับการอบรมเลี้ยงดู ได้แบ่งการอบรมเลี้ยงดูเป็นแบบต่าง ๆ อยู่ 2 ทรรศนะ ดังนี้

ทรรศนะแรก แบ่งประเภทของการอบรมเลี้ยงดู โดยลักษณะผสมผสานของวิธีการอบรมเลี้ยงดู 2 มิติ คือ การอบรมเลี้ยงดูแบบรัก และการอบรมเลี้ยงดูแบบควบคุม ซึ่งพิจารณาจากปริมาณน้อยไปถึงปริมาณมากในแต่ละมิติ ในทรรศนะนี้ แบ่งการอบรมเลี้ยงดูออกเป็น 3 ประเภท (สุภาพร วีระดาวิญญู, 2538, หน้า 7-8) ได้แก่

1. การอบรมเลี้ยงดูแบบปล่อยปละละเลย คือ เป็นวิธีการที่พ่อแม่ทอดทิ้งลูกไม่ดูแลเอาใจใส่ มักปล่อยให้ลูกทำตามใจชอบ ไม่คอยให้ความช่วยเหลือ แนะนำ มักตำหนิหรือลงโทษอย่างรุนแรง เมื่อลูกกระทำผิดต่อพ่อแม่มักใช้อารมณ์กับลูกมากกว่าเหตุผล ลูกจะรู้สึกขาดความรักและมักมองโลกในแง่ร้าย ไม่ไว้วางใจผู้อื่น พ่อแม่มักไม่ให้ความช่วยเหลือ สนับสนุน ไม่ว่าเรื่องใด ๆ วิจาร์ณตำหนิชอบนำไปเปรียบเทียบกับคนอื่น ครอบครัวที่อบรมเลี้ยงดูในลักษณะนี้ มักเป็นครอบครัวที่พ่อแม่ขาดความรักความอบอุ่น ไม่สามารถให้ความรักกับลูกได้ด้วยคำพูดและกิริยาท่าทางที่จะแสดงถึงความรัก ความห่วงใย พ่อแม่ต่างแยกไปคนละทางตามความเห็นชอบของตน ไม่สนใจลูกเท่าที่ควร พ่อแม่เชื่อว่าเด็กจะดีเอง จะซำ้ก็ซำ้เอง ทำให้คิดว่าตนเองไม่ต้องรับผิดชอบในการอบรมสั่งสอนลูก ให้ประพฤติในสิ่งที่ไม่ควรประพฤติ เวลาเกิดปัญหาเฉพาะหน้าขึ้นกับลูกก็ไม่ช่วยให้ลูกรู้ว่าอะไรควรทำ ไม่ควรทำ เพราะเหตุใด เด็กที่เกิดมาในบรรยากาศเช่นนี้ จะรู้สึกขาดความรักความอบอุ่นจากพ่อแม่ มักมองโลกในแง่ร้าย ขาดระเบียบวินัย และความซื่อสัตย์

2. การอบรมแบบเข้มงวดกวดขัน คือ การที่พ่อแม่ไม่ให้อิสระแก่ลูก ควบคุมให้ลูกอยู่ในระเบียบวินัย มักจะทำโทษเมื่อทำผิด โดยเฉพาะไม่ทำตามกฎหรือระเบียบวินัยที่ตั้งไว้ พ่อแม่มีอำนาจสิทธิ์ขาดในครอบครัว เป็นผู้ตั้งจุดมุ่งหมายและกฎเกณฑ์ทุกอย่าง ลูกเป็นเพียงผู้ปฏิบัติตาม ความสัมพันธ์ระหว่างพ่อแม่กับลูกมีน้อยมาก ลูกจะรู้สึกขาดความอบอุ่น ไม่มั่นคงปลอดภัย ไม่กล้าแสดงความคิดเห็น ส่วนครอบครัวที่ครอบคลุบลูกมากเกินไป ส่วนมากมักเป็นครอบครัวที่พ่อแม่ตั้งความหวังไว้สูง ต้องการความสมบูรณ์แบบของชีวิต มักเป็นพ่อแม่ที่ได้รับการอบรมเลี้ยงดูมาอย่างเข้มงวด ไม่มีการขัดหยุ่น และเมื่อทำสิ่งใดจะต้องทำให้ดีที่สุดในที่สุด ทำให้เด็กเกิดความตึงเครียด เจ้าอารมณ์ คือ รำ้้น ขัดคำสั่ง และต่อต้านพ่อแม่

3. การอบรมเลี้ยงดูแบบประชาธิปไตย คือ การที่พ่อแม่ยอมรับฟังความคิดเห็น และการแสดงออกของลูก สมาชิกทุกคนในครอบครัวมีโอกาสเสนอความคิดเห็นการตัดสินใจใด ๆ เกิดจากความเห็นชอบของสมาชิกในครอบครัว ใช้เหตุผลที่จะส่งเสริมหรือห้ามกระทำสิ่งต่าง ๆ ให้ลูกมีส่วนร่วมรับรู้กิจกรรมบางอย่างในครอบครัว ใช้เหตุผลที่จะส่งเสริมหรือห้ามกระทำสิ่งต่าง ๆ ให้ลูกมีส่วนร่วมรับรู้กิจกรรมบางอย่าง และร่วมมือกับลูกตามโอกาสอันควร ซึ่งเด็กที่เลี้ยงดูแบบประชาธิปไตยจะพัฒนาบุคลิกภาพอย่างเต็มที่ เพราะได้รับคำแนะนำต่าง ๆ จากผู้ใหญ่ และรู้จักตัดสินใจว่าจะอะไรควรทำ อะไรไม่ควรทำ ทำให้เด็กเป็นตัวของตัวเอง เกิดความเชื่อมั่นที่จะทำอะไรตามความคิด

ทรศนะที่สอง กล่าวถึงวิธีการอบรมเลี้ยงดูที่มีลักษณะผสมผสานของมิติหลายมิติ กล่าวคือ นอกจากมิติด้านความรัก และมิติด้านการควบคุม เช่นเดียวกับทรศนะแรกแล้ว ยังมีมิติอื่น ๆ เช่น มิติทางการลงโทษเด็ก และมิติการใช้เหตุผลกับเด็ก ซึ่งมีรายละเอียดดังต่อไปนี้ (งามตา วนิทานนท์, 2537, หน้า 114-124)

1. การอบรมเลี้ยงดูแบบรักสนับสนุน หมายถึง การที่บิดามารดารายงานว่าในการปฏิบัติต่อลูกหลานของตนได้แสดงถึงความรักใคร่ เอาใจใส่ สนใจทุกข์สุขบุตรของตนมากน้อยเพียงใด นอกจากนั้นยังเกี่ยวข้องให้ความสำคัญสนทน สนับสนุนช่วยเหลือ และให้ความสำคัญแก่บุตรด้วย

2. การอบรมเลี้ยงดูแบบใช้เหตุผล หมายถึง การที่บิดามารดาได้อธิบายเหตุผลให้แก่บุตร ในขณะที่มีการส่งเสริมหรือขัดขวางการกระทำของบุตรหรือลงโทษบุตร นอกจากนั้นบิดามารดา ยังให้รางวัลและลงโทษบุตรอย่างเหมาะสมกับการกระทำของบุตรมากกว่าที่จะปฏิบัติต่อบุตรตามอารมณ์ของตน การกระทำของบิดามารดาจะเป็นเครื่องช่วยให้บุตรได้เรียนรู้และทราบถึงสิ่งที่ควรกระทำและไม่ควรกระทำ

3. การอบรมเลี้ยงดูแบบลงโทษทางจิตมากกว่าทางกาย หมายถึง การที่บิดามารดาลงโทษบุตร โดยการใช้อำนาจบังคับลงโทษ ได้แก่ การใช้วาจาดูว่า การริบวัตถุสิ่งของ การงดแสดงความรักใคร่เมตตา และการตัดสิทธิต่าง ๆ เป็นต้น

4. การอบรมเลี้ยงดูแบบควบคุม หมายถึง การที่บิดามารดาออกคำสั่งให้เด็กทำตามแล้ว ผู้ใหญ่คอยตรวจตราใกล้ชิดว่าเด็กทำตามที่ตนต้องการหรือไม่ ถ้าเด็กไม่ทำตามก็จะลงโทษเด็ก

5. การอบรมเลี้ยงดูแบบให้พึ่งตนเองเร็ว หมายถึง การที่บิดามารดาเปิดโอกาสให้เด็กได้ทำกิจกรรมต่าง ๆ ในชีวิตประจำวันด้วยตนเอง ภายใต้การแนะนำและฝึกฝนจากบิดามารดา

อิทธิพลจากกลุ่มเพื่อน

กลุ่มเพื่อนเป็นตัวแทนทางสังคมอีกกลุ่มหนึ่งที่จะมีอิทธิพลต่อพัฒนาการทางสังคมของเด็ก โดยทั่วไปในสังคมต่าง ๆ จะถือว่าครอบครัวมีหน้าที่โดยตรงต่อการขัดเกลาทางสังคม

แก่สมาชิกใหม่ ซึ่งเป็นกระบวนการถ่ายทอดบรรทัดฐานทางสังคมไปสู่บุคลิกภาพของสมาชิกอย่างฝังแน่นตลอดชีวิตของบุคคล และโดยทั่วไปกลุ่มเพื่อนจะทำหน้าที่ขัดเกลาทางสังคมโดยอ้อม ซึ่งเป็นผลมาจากการที่บุคคลต้องการที่จะได้รับ บุคคลจึงมีปฏิสัมพันธ์และร่วมกิจกรรมต่าง ๆ กับสมาชิกของกลุ่ม และเรียนรู้บรรทัดฐานทางสังคมโดยการถ่ายทอดระหว่างสมาชิก

อาจกล่าวได้ว่า กลุ่มเพื่อนจะทำให้เด็กได้รับประสบการณ์ที่ได้จากการคบเพื่อน ช่วยให้เด็กสามารถแยกตัวหลุดพ้นจากการยึดความคิดของตนเป็นหลัก และเปิดโอกาสให้เขาได้พิจารณาในทรรศนะของผู้อื่น เมื่อความสามารถในการสวมบทบาทเกิดขึ้น เด็กก็จะเข้าร่วมในกิจกรรมที่มีการแลกเปลี่ยนซึ่งกันและกันได้ ในลักษณะที่แตกต่างกันออกไปตามประเภทของกลุ่มที่ทำให้เกิดพฤติกรรมการเป็นแบบอย่าง que เด็กนำพฤติกรรมต่าง ๆ ของเพื่อนมาใช้เป็นแนวทางปฏิบัติ

จากแนวคิดดังกล่าวข้างต้น จะเห็นได้ว่า การคบหาสมาคมจากกลุ่มเพื่อน มีผลต่อการพัฒนาการทางสังคมของเด็กหลายด้านด้วยกัน และในทางตรงกันข้าม กลุ่มเพื่อนก็อาจชักจูงเด็กให้ประพฤติไปในทางเสื่อมเสียได้เช่นกัน โดยเฉพาะในช่วงวัยรุ่น วัยรุ่นมักใช้พลละกำลัง และเวลาของตนในการร่วมประกอบกิจกรรมต่าง ๆ กับเพื่อนตามแต่กลุ่มใดจะสนใจกิจกรรมใด ผลก็คือ อิทธิพลของบุคคลวัยเดียวกันเพิ่มขึ้น ดังเช่น สาเหตุของการกระทำผิดของวัยรุ่น เป็นผลมาจากความใกล้ชิดสนิทสนมกับเพื่อนที่กระทำผิด และวัยรุ่นจะเชื่อความถูกต้องจากกฎเกณฑ์ของกลุ่มมากกว่าตนเอง กลุ่มเพื่อนจึงกลายเป็นแหล่งบรรทัดฐาน ท่าที และค่านิยมของบุคคล ซึ่งจะนำไปสู่กระบวนการการประเมินตนเองหรือสังคม (งามตา วนิทานนท์, 2537, หน้า 159)

การเข้าร่วมกลุ่มกับเพื่อนมีความหมายอย่างยิ่งต่อการพัฒนาการทางสังคมของเด็ก โดยเฉพาะในช่วงวัยรุ่น นอกจากกลุ่มเพื่อนจะช่วยเสริมสร้างความมั่นคงทางจิตใจ เปิดโอกาสให้เด็กได้แสดงความสามารถเฉพาะตัว มีการแลกเปลี่ยนความคิดเห็นแล้ว กลุ่มเพื่อนยังให้ประสบการณ์ที่จำเป็นในการเข้าสู่ความเป็นผู้ใหญ่ เช่น การรู้จักเคารพต่อกติกา กฎเกณฑ์ของสังคม บทบาทของผู้รับและผู้ให้ เป็นต้น ในการวิจัยครั้งนี้ผู้วิจัยคาดว่าอิทธิพลจากกลุ่มเพื่อนน่าจะมีผลต่อพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ โดยมีแบบอย่างและมีการชักจูงจากกลุ่มเพื่อนให้มีพฤติกรรมขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่เหมาะสม เช่น คีคะนอง ขับผิดกฎจราจร แข่งขันในทำนองเดียวกัน กลุ่มเพื่อนอาจมีการชักชวนให้มีการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างปลอดภัย เช่น ชักชวนให้สวมหมวกนิรภัยในขณะที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ ห้ามปรามเมื่อมีการขับขี่ผิดกฎจราจร ดังนั้น ผู้วิจัยจึงกำหนดตัวแปร อิทธิพลของกลุ่มเพื่อน เป็นตัวแปรหนึ่งในการศึกษาพฤติกรรม การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์

3. ทฤษฎีการเรียนรู้

การเรียนรู้เป็นกระบวนการของการได้รับความรู้ ความเข้าใจ หรือทักษะโดยผ่านการมีประสบการณ์ หรือจากการได้ศึกษาสิ่งนั้น ๆ การเรียนรู้อาจจะเกิดจากการมีสิ่งเร้า และการตอบสนอง อาจจะเกิดกระบวนการที่ซับซ้อน ซึ่งจะรวมถึงการให้เหตุผล การสร้างจินตนาการ การเกิดแนวคิดแบบนามธรรมและการแก้ไขปัญหา (ประภาเพ็ญ สุวรรณ และสวิง สุวรรณ, 2536, หน้า 49) ซึ่งการเรียนรู้จะเกิดจากองค์ประกอบที่สำคัญ 4 องค์ประกอบ คือ ผู้เรียน สิ่งที่จะเรียน กระบวนการ และสิ่งแวดล้อมของการเรียนรู้ (Coleman, 1969 อ้างถึงใน ประภาเพ็ญ สุวรรณ และสวิง สุวรรณ, 2536, หน้า 49)

ความตั้งใจที่จะเรียนรู้ประสิทธิภาพของกระบวนการเรียนรู้และผลของการเรียนรู้ที่เกิดขึ้นจะเป็นผลหรือมีอิทธิพลมาจากสิ่งที่ผู้เรียนนำติดตัวมาสู่สภาพแวดล้อมของการเรียนรู้นั้น ๆ เพราะว่าการเรียนรู้จะเกิดขึ้นมากหรือน้อยขึ้นอยู่กับสิ่งต่อไปนี้ (สุชาติพิทย์ สกุลชีพวัฒนา, 2536, หน้า 166-167)

1. วุฒิภาวะและความพร้อม วุฒิภาวะ หมายถึงการเจริญเติบโตของเด็กโดยทางธรรมชาติ ทั้งทางด้านร่างกาย อารมณ์ สังคม และสติปัญญา วุฒิภาวะและความพร้อมเป็นเรื่องที่เกี่ยวข้องกัน อย่างไรก็ดี ความพร้อม หมายถึง ระดับวุฒิภาวะและความสามารถในการทำเป็นในการเรียนรู้ หรือฝึกฝนกิจกรรมนั้น ๆ เช่น เด็กที่มีความพร้อมในการเรียนการอ่าน ย่อมหมายถึงระดับวุฒิภาวะของเขาที่สามารถแยกความแตกต่างและความคล้ายคลึงของตัวอักษร

2. ความสามารถ หมายถึง เขาว่าปัญญาต่ำย่อมเรียนในเรื่องที่ง่ายและไม่สลับซับซ้อนได้ ส่วนคนที่มีความปัญญาสูง ย่อมจะเรียนในเรื่องที่ยากได้ ความสามารถนี้จะสามารถวัดได้จากแบบทดสอบเขาว่าปัญญา ซึ่งเป็นเครื่องมือที่ใช้และนำมาพิจารณาร่วมกับวิธีการอื่น เพื่อให้ได้ใกล้เคียงกับความสามารถของผู้เรียน และใช้ทำนายความสำเร็จในอนาคต

3. การจูงใจ เป็นตัวกระตุ้นให้เกิดพฤติกรรมที่มีจุดมุ่งหมายแน่นอน การจูงใจเกิดจากเครื่องล่อใจต่าง ๆ ที่จะช่วยให้เกิดความปรารถนาที่จะเรียน การมีเจตคติที่ดี สิ่งที่จะเรียนรู้อยู่ก่อนให้เกิดความสนใจอยากเรียน ความต้องการ ความสนใจ การใฝ่เรียน ล้วนเป็นแรงจูงใจทั้งสิ้น

4. อายุของผู้เรียนที่พ้นวัยผู้ใหญ่ไปแล้ว ยิ่งอายุมากขึ้นความสามารถในการเรียนจะยิ่งลดลง ความจำไม่ดีเท่าวัยรุ่น แต่ก็มีสิ่งชดเชย เช่น ประสบการณ์ การใช้เหตุผลดีขึ้น การควบคุมอารมณ์ดีขึ้น โดยทั่วไปความสามารถในการเรียนรู้ตั้งแต่ยังเป็นเด็กจนถึงวัยรุ่นจะเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ จากวัยรุ่นสู่ผู้ใหญ่จะคงที่ และจากผู้ใหญ่ถึงวัยชราจะลดลง (กันยา สุวรรณแสง, 2532, หน้า 160)

5. ประสบการณ์เดิม มีเรียนมีความรู้ในเรื่องที่เรียนมาน้อยเพียงใด ถ้าเคยรู้มาบ้าง หรือเคยมีประสบการณ์ในเรื่องใดเรื่องหนึ่งนี้อาจมีผลต่อการเรียนรู้ในเรื่องนั้น ซึ่งก็คือ ความรู้

หรือประสบการณ์เดิมที่มีอยู่จะช่วยให้เรียนเรื่องใหม่ให้สะดวกและรวดเร็วขึ้น หรืออาจกล่าวได้ว่า ผลของการเรียนรู้จากบทเรียนที่เรียนไปแล้ว มีอิทธิพลต่อการเรียนรู้ใหม่นั้นเอง

6. ความบกพร่องทางร่างกาย ซึ่งจะมีผลต่อการเรียนรู้ อวัยวะที่ช่วยในการแสดงพฤติกรรมของคนเราก็มีส่วนเกี่ยวข้องกับการเรียนรู้เช่นกัน หากอวัยวะเหล่านั้นบกพร่องก็ย่อมจะมีผลต่อการเรียนรู้ด้วย ความบกพร่องทางร่างกายที่สำคัญต่าง ๆ เช่น สายตาเอียง สายตาสั้น สายตาวาว หูตึง หูหนวก ฯลฯ

7. อารมณ์ ถ้าปราศจากความวิตกกังวลก็จะเป็นองค์ประกอบส่วนหนึ่งของการเรียนรู้ที่ดี การเรียนรู้นับว่าเป็นความเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมของมนุษย์ไปในทางที่ถูกต้องและดีกว่าเดิม ซึ่งการเรียนรู้จะสามารถเกิดได้จากเหตุผลต่าง ๆ ดังนี้ (สุชา จัทรโธม, 2535, หน้า 152)

7.1 การเรียนรู้เป็นกระบวนการที่บุคคลเรียนรู้ โดยได้ร่วมกระทำ โดยวิธีใดวิธีหนึ่ง หรือได้ลงมือกระทำสิ่งที่จะเรียนรู้นั้นจริง

7.2 การเรียนรู้ที่แท้จริงจะมีได้เมื่อผู้เรียนบรรลุจุดประสงค์หรือได้รับสิ่งที่ตนต้องการ ดังนั้น อาจกล่าวได้ว่า การเรียนรู้จะเริ่มเกิดขึ้นเมื่อผู้เรียนมีความสนใจหรือมีความต้องการในบางสิ่งบางอย่าง ผู้เรียนได้ลงมือกระทำกิจกรรมโดยตั้งอกตั้งใจ เพราะมีความสนใจสิ่งนั้นหรือได้รับสิ่งที่ตนต้องการ

7.3 การเรียนรู้เก่าหรือประสบการณ์ของบุคคลที่ผ่านมาแล้ว จะกระตุ้นให้เกิดการเรียนรู้ใหม่ ๆ ขึ้น โดยเฉพาะกับประสบการณ์ที่ผ่านมาแล้วนั้น เป็นสิ่งที่สมปรารถนาและนำต้นตอของการเรียนรู้ใหม่ ๆ ที่เกิดขึ้นเนื่องจากประสบการณ์ก่อน ๆ หรือที่สัมพันธ์กับประสบการณ์ก่อน ๆ นี้ เป็นหลักสำคัญของการเรียนรู้ทุกชนิด

7.4 การเรียนรู้ทักษะและเจตคติใหม่ ๆ เป็นเรื่องของบุคคลที่จะต้องเรียนรู้เอง คนเราอาจเรียนรู้เป็นหมู่เป็นกลุ่มได้ แต่การเรียนรู้และเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมความคิดเป็นเรื่องของแต่ละบุคคล

7.5 การสอน เป็นการแนะแนวที่จะช่วยให้ผู้เรียนรู้จักช่วยตนเอง เป็นการแนะแนวทางให้การเรียนดำเนินไปได้ด้วยดี

ในส่วนที่จะเกิดความรู้ ความเข้าใจ และทักษะในการป้องกันกันการเกิดอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์นั้น ต้องได้จากการเรียนรู้เรื่องกฎหมายจราจร การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุ จากการจราจร ทั้งในระบบการเรียน หรือมีประสบการณ์ด้วยตนเอง ซึ่งกระบวนการเรียนรู้เรื่อง การป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์จะเกิดประสิทธิภาพและได้ผล จะต้องขึ้นอยู่กับ วุฒิภาวะและความพร้อม ความสามารถทางการเรียนรู้ การตั้งใจที่อยากเรียน และประสบการณ์ที่ได้

พบเห็นเกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุจราจรที่ผ่านมา จะทำให้มีความรู้ความเข้าใจในการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์

ในการวิจัยครั้งนี้ ผู้วิจัยจึงนำแนวคิดทฤษฎีการเรียนรู้มาช่วยอธิบายพฤติกรรมกรรมการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ เพราะการที่จะมีพฤติกรรมกรรมการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์จะต้องเกิดจากการเรียนรู้เพื่อให้เกิดความรู้ ซึ่งจะมากน้อยนั้นขึ้นอยู่กับประสบการณ์เรียนรู้เดิม เขาว่าปัญญาและวุฒิภาวะ ดังนั้น ผู้วิจัยใช้แนวคิดทฤษฎีนี้เป็นแนวทางกำหนดตัวแปร เพศ อายุ ประสบการณ์การขับขีรถจักรยานยนต์ ประสบการณ์เกี่ยวกับการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์

4. ทฤษฎีความคาดหวัง (The expectancy theory)

ทฤษฎีความคาดหวัง เป็นทฤษฎีของนักจิตวิทยาในกลุ่มปัญญานิยม ซึ่งมีความเชื่อว่ามนุษย์เป็นสัตว์โลกที่ใช้ปัญญาในการตัดสินใจว่าจะกระทำพฤติกรรมอย่างไรอย่างหนึ่ง เพื่อจะนำไปสู่เป้าหมายเพื่อสนองความต้องการของตนเอง ด้วยความเชื่อเช่นนี้จึงเกิดคติฐาน (Assumptions) ดังนี้ (ศักดิ์ไทย สุรกิจบวร และคณะ, 2542 อ้างถึงใน อภาพรธณ คงสงค์, 2543, หน้า 45)

4.1 พฤติกรรมของมนุษย์ถูกกำหนดขึ้น โดยผลรวมของแรงผลักดันภายในตัวของเขาเอง และแรงผลักดันจากสิ่งแวดล้อม

4.2 มนุษย์แต่ละคนมีความต้องการ ความปรารถนา และเป้าหมายแตกต่างกัน

4.3 บุคคลตัดสินใจที่จะกระทำพฤติกรรม โดยเลือกจากพฤติกรรมหลายอย่างสิ่งที่เป็นข้อมูลให้เลือก ได้แก่ ความคาดหวังของผลลัพธ์ที่จะได้ ภายหลังจากการแสดงผลกรรมนั้นไปแล้ว

ทฤษฎีความคาดหวัง กล่าวว่า การจูงใจให้บุคคลแสดงผลกรรมจะมีโอกาสประสบความสำเร็จ ถ้าบุคคลมีความเชื่อว่าพฤติกรรมนำไปสู่ผลกรรม ผลกรรมนั้นมีค่าสูงสำหรับเขา และเขาเชื่อว่าตัวเขาสามารถอยู่ในระดับที่จะทำพฤติกรรมนั้นได้ ทฤษฎีนี้มีคำศัพท์ทางวิชาการที่จะต้องทำความเข้าใจมี 3 ประการ ดังนี้

1. การคาดหวังในการพยายาม การกระทำ หมายถึง การที่บุคคลคาดหวังไว้ล่วงหน้า ถ้าหากตนเองแสดงผลกรรมอย่างเต็มที่ สุดความสามารถแล้ว จะมีโอกาสหรือความน่าจะเป็นสูงมากหรือน้อยเพียงใดที่จะกระทำสิ่งนั้นได้สำเร็จ นั่นคือ บุคคลจะขังใจว่าพฤติกรรมที่จะต้องทำนั้น มันยากเกินกำลังความสามารถของตนเองหรือไม่ ก่อนที่จะกระทำพฤติกรรมนั้นออกไป

2. การคาดหวังในการกระทำ ผลกรรม หมายถึง การที่บุคคลคาดหวังไว้ล่วงหน้า ก่อนที่จะแสดงผลกรรมว่า ถ้าหากเขากระทำพฤติกรรมนั้นแล้ว เขาจะได้ผลลัพธ์ที่จะเป็นผลดีหรือผลเสียอย่างไรกับตัวเขา

3. ค่าของผลกรรม หมายถึง คุณค่าหรือความตั้งใจที่ให้ผลกรรมนั้นมีให้แก่บุคคลที่จะต้องแสดงพฤติกรรมนั้นออกไป เพื่อให้ได้มาซึ่งผลกรรมนั้น แต่ละบุคคลมีการรับรู้แตกต่างกัน ต่อผลกรรมเดียวกัน เช่น ครูบางคนออกไปเป็นครูชนบทเป็นสิ่งที่มีความสำคัญสำหรับตนเอง เพราะจะได้ช่วยเหลือประชาชนตามชนบทที่ยากจน และผลกรรมที่ได้ก็คือ ความสุขที่ได้ทำหน้าที่ของตนเอง ตามอุดมการณ์ ส่วนครูบางคนอาจจะเห็นว่า ความสุขใจในหน้าที่ของการเป็นครูเป็นสิ่งที่มีความน้อยกว่าความสุขที่จะได้รับจากความเป็นอยู่ที่สุขสบาย ได้จับจ่ายใช้สอยหาความสุขรื่นเริงในชุมชนเมือง หรือในเมืองใหญ่ ๆ ดังนั้น ครูประเภทแรกจึงเลือกออกชนบท และประเภทหลังจึงเลือกที่จะหาโรงเรียนในเมืองใหญ่ ๆ

ดังนั้น บุคคลจะตัดสินใจว่าจะกระทำพฤติกรรมอย่างไรอย่างหนึ่งหรือไม่นั้น ส่วนหนึ่งขึ้นอยู่กับความคาดหวังต่อความยุ่งยากในการกระทำสิ่งนั้น และอีกส่วนหนึ่งขึ้นอยู่กับความคาดหวังเกี่ยวกับผลที่จะเกิดขึ้น ซึ่งในพฤติกรรมการป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ จะประเมินความคาดหวังต่อความยุ่งยาก หรืออุปสรรครวมกับความคาดหวังของผลหรือประโยชน์ ในการปฏิบัติพฤติกรรมดังกล่าว ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยจึงนำแนวคิดทฤษฎีความคาดหวัง มากำหนดตัวแปร การรับรู้ประโยชน์และอุปสรรคในการปฏิบัติตนในการป้องกันอุบัติเหตุ จากการขับขีรถจักรยานยนต์

แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรมป้องกันการอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์

แนวคิดเกี่ยวกับพฤติกรรม

1. ความหมายพฤติกรรม

การศึกษาพฤติกรรมมนุษย์ได้มีผู้ให้ความหมายของพฤติกรรมไว้ ดังนี้

สุรพล พะยอมแย้ม (2545, หน้า 18) กล่าวว่า พฤติกรรมในทางจิตวิทยา หมายถึง การกระทำอันเนื่องจากการกระตุ้น หรือการจูงใจจากสิ่งเร้าต่าง ๆ การกระทำหรือพฤติกรรมเหล่านั้นเกิดขึ้นหลังจากที่บุคคลได้ใช้กระบวนการกลั่นกรอง ตั้งใจที่จะทำให้เกิดขึ้น เพื่อให้บุคคลอื่นได้สัมผัสรับรู้ พฤติกรรมของบุคคล เวลา สถานที่ หรือสถานการณ์เปลี่ยนไป เนื่องจากการกระทำของบุคคลแล้ว ต้องผ่านกระบวนการคิดตัดสินใจ อันประกอบด้วยอารมณ์และความรู้สึกของผู้กระทำพฤติกรรมนั้น ๆ จึงทำให้พฤติกรรมแต่ละครั้งแตกต่างกันไป

สงวน สุทธิเลิศอรุณ (2545, หน้า 5) ได้สรุปความหมายของพฤติกรรมมนุษย์ หมายถึง การกระทำของมนุษย์ ทั้งด้านกายกรรม วาจกรรม และมโนกรรม โดยรู้สำนึกและไม่รู้สำนึก ทั้งที่สังเกตได้และไม่อาจสังเกตได้

ราชบัณฑิตยสถาน (2546, หน้า 768) ได้ให้ความหมายของพฤติกรรม หมายถึง การกระทำ หรืออาการที่แสดงออกทางกล้ามเนื้อ ความคิด ความรู้สึก เพื่อตอบสนองสิ่งเร้า

สิทธิโชค วรานุสันติกุล (2546, หน้า 14) ได้ให้ความหมายพฤติกรรม หมายถึง การกระทำ ของอินทรีย์หรือสิ่งมีชีวิต รวมทั้งการกระทำที่เกิดขึ้นทั้งที่ผู้กระทำรู้ตัวและไม่รู้ตัว ยังรวมถึง การกระทำที่สังเกตได้และไม่ได้

Bloom (1996, pp. 65-67) กล่าวว่า พฤติกรรมเป็นกิจกรรมทุกประเภทที่มนุษย์กระทำ อาจเป็นสิ่งที่สังเกตได้หรือไม่ได้

จากที่ได้กล่าวมาแล้วข้างต้น จึงสรุปได้ว่า พฤติกรรม หมายถึง ปฏิกริยาหรือกิจกรรม ทุกอย่างของมนุษย์ ทั้งที่ปรากฏออกมาภายนอกหรืออยู่ภายในร่างกายเพื่อตอบสนองสิ่งต่าง ๆ และทั้งที่สังเกตได้ สังเกตไม่ได้ แต่สามารถวัดได้ว่ามีหรือไม่มี ซึ่งการกระทำนั้นมีพื้นฐานมาจาก ความรู้และทัศนคติของแต่ละบุคคลนั้น ๆ

พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุ

ในแต่ละปีมีผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่ปฏิบัติตามกฎจราจรจำนวนมากที่ต้องเสียชีวิต และได้รับบาดเจ็บ ปัจจุบันอัตราการเพิ่มของจำนวนรถจักรยานยนต์บนถนนมีจำนวนสูงมากขึ้น แนวโน้มของผู้ขับขี่ที่ฝ่าฝืนกฎจราจรและเกิดอุบัติเหตุจึงมีมากขึ้นเช่นกัน ซึ่งเป็นสภาพความเป็นจริง ที่น่าเป็นห่วงที่ควรรีบแก้ไขให้ความปลอดภัยมากกว่านี้ ทั้งนี้ขึ้นอยู่กับผู้ขับขี่ควรมีมารยาท ในการขับขี่ที่ดี มีความเอื้อเฟื้อซึ่งกันและกัน ดังนั้น พฤติกรรมที่เกี่ยวกับการป้องกันอุบัติเหตุ จากการใช้รถจักรยานยนต์ มีดังนี้ (สุพรรณ จิตร โท, 2542, หน้า 22-23)

1. การระมัดระวังของผู้ขับขี่

ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จะต้องสำรวจตัวเองก่อนเป็นอันดับแรกเกี่ยวกับความพร้อม ของร่างกายหรือจิตใจ ซึ่งการเกิดอุบัติเหตุขึ้นได้จากสาเหตุต่อไปนี้ คือ

1.1 ความประมาท การขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ขาดความระมัดระวัง เช่น การขับขี่ ตามหลังคันหน้าอย่างกระชั้นชิด แชนงในที่คับขัน เปลี่ยนเส้นทางโดยไม่ระมัดระวัง หรือเมื่อไม่ลด ความเร็วเมื่อถึงทางโค้ง

1.2 การขับขี่ด้วยความเร็วสูง ขับรถเร็วเกินอัตราที่กฎหมายกำหนด จนไม่สามารถ บังคับรถได้ คาดคะเนความเร็วของรถผิดพลาด ทำให้รถเสียหลักเมื่อหยุดกะทันหันหลบคนหรือสัตว์ และวัตถุอื่น

1.3 ความผิดปกติทางด้านสภาพร่างกายจิตใจ เช่น สายตาสั้นหรือยาวเกินไป การขับขี่ ขณะมีเมามากจากการดื่มสุรา เสพยาเสพติด ง่วงนอน เมื่อยล้า เจ็บป่วยไม่สบาย ตลอดจนจิตใจหรืออารมณ์ ไม่ปกติ เช่น โกรธ เครียด โมโห สะเพร่า คี๊กะนอน ชอบเสี่ยง ทำทนาย และแข่งขัน

1.4 ความสามารถและทักษะการขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ดีพอ เช่น ขาดความรู้ความสามารถในการขับขี่รถจักรยานยนต์ หรือขาดการตัดสินใจที่ดี

1.5 การไม่ใช้อุปกรณ์ป้องกันความปลอดภัย โดยเฉพาะการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ไม่สวมหมวกนิรภัย หรือสวมแต่ไม่ถูกวิธี หรือใช้หมวกนิรภัยที่ไม่ได้รับมาตรฐาน นับว่าอันตรายมาก หากเกิดอุบัติเหตุขึ้นมาจะได้รับความรุนแรงมากขึ้น

1.6 ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่มีน้ำใจและมารยาท เช่น ขับรถตัดหน้าคนอื่น หรือไม่ยอมจอดให้คนข้ามถนนตรงทางม้าลาย เป็นต้น

2. สภาพรถจักรยานยนต์ที่ใช้ขับ

รถที่นำมาใช้ขับในทางเดินรถ เจ้าของรถจะต้องดำเนินการจดทะเบียนให้ถูกต้อง ที่สำนักงานขนส่งท้องที่ที่ตนมีภูมิลำเนา ก่อนจดทะเบียนรถจะต้องทำประกันคุ้มครองผู้ประสบภัยจากรถและในการจดทะเบียนเจ้าของจะต้องมีการเสียภาษีประจำปีพร้อมกันด้วย หลังจากนั้นจะได้รับคู่มือจดทะเบียนรถ แผ่นป้ายทะเบียน ป้ายวงกลมแสดงการเสียภาษี และแผ่นป้ายเครื่องหมายดังกล่าวให้ติดไว้ที่รถ เช่น แผ่นป้ายทะเบียนให้ติดไว้ด้านหลังท้ายของรถจักรยานยนต์ ป้ายวงกลมแสดงการเสียภาษี เครื่องหมายแสดงการประกันภัยให้ติดไว้ในที่สามารถมองเห็นได้ชัดเจน นอกจากนี้รถจักรยานยนต์ที่นำมาใช้ต้องมีเครื่องอุปกรณ์ เช่น กระจกมองหลัง ไฟเลี้ยว ไฟหน้า ไฟท้าย ไฟเบรก เป็นต้น และใช้การได้ดีด้วย ห้ามดัดแปลงสภาพรถผิดไปจากที่ได้จดทะเบียนไว้

3. การปฏิบัติกฎจราจรขณะขับขี่

เพื่อให้เกิดความสะดวกและปลอดภัยในการเดินทางของผู้ขับขี่คนเดินเท้าที่สัญจรไปมาอย่างสูงสุด จำเป็นต้องมีกฎระเบียบ ข้อบังคับเป็นแนวทางการปฏิบัติ ซึ่งผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จะต้องศึกษาและต้องทำความเข้าใจให้ดี กฎจราจรจะบอกให้รู้ถึงลักษณะของรถที่นำมาใช้ในทางเดินรถ การใช้ไฟหรือสัญญาณของรถ การบรรทุกหรือสัญญาณจราจรและเครื่องหมายจราจร การขับรถ การขับแซง การออกรถ การเลี้ยวรถ การกลับรถ การหยุดรถ การจอดรถ การใช้ความเร็ว และวิธีการปฏิบัติอื่น ๆ ที่จำเป็นต่อความปลอดภัยของผู้ขับขี่และผู้อื่น ซึ่งผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์จึงจะต้องมีพฤติกรรมปฏิบัติตามกฎจราจรที่ถูกต้อง เพื่อเป็นการป้องกันอุบัติเหตุที่อาจเกิดขึ้นได้

จากแนวคิดการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ข้างต้น ผู้ขับขี่จึงจำเป็นต้องมีพฤติกรรม 3 ด้าน คือ พฤติกรรมด้านการระมัดระวัง พฤติกรรมด้านการตรวจสอบสภาพของรถจักรยานยนต์ และพฤติกรรมด้านการปฏิบัติตามกฎจราจรขณะขับขี่ ดังนั้น ผู้วิจัยจึงใช้แนวคิดของสุพรรณ จิตรโต ดังกล่าวข้างต้น เป็นแนวทางในการกำหนดกรอบของตัวแปร 3 ด้าน ดังนี้

1. ด้านการระมัดระวังในการขับขี่
2. ด้านการตรวจสอบสภาพของรถจักรยานยนต์ก่อนการขับขี่

3. ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร

ข้อมูลกลุ่ม CBR Club Chanthaburi

สังคมในการขับขี่รถจักรยานยนต์ในปัจจุบันมีการขยายตัวเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ซึ่งวัดได้จากจำนวนการจดทะเบียนรถใหม่มีเพิ่มขึ้นเรื่อย ๆ ซึ่งการเกิดขึ้นของสังคมคนที่ใช้รถจักรยานยนต์ก็ทำให้เกิดกิจกรรมต่าง ๆ ในสังคม โดยมีการใช้ชีวิตแบบนักขี่รถจักรยานยนต์ที่ปฏิบัติตามกฎจราจรที่ถูกต้อง

สังคมของคนที่ใช้รถจักรยานยนต์ได้ขยายตัวมากขึ้น ซึ่งสามารถวัดได้จากการเกิดขึ้นของกลุ่มที่ขี่รถจักรยานยนต์รุ่นต่าง ๆ ที่รวมกลุ่มกันขึ้นมา เพื่อรวบรวมสมาชิกกลุ่มคนที่รักรถจักรยานยนต์และปฏิบัติตามกฎจราจร โดยการรวบรวมกลุ่มกันนั้นมีหลายวัตถุประสงค์ คือ การแลกเปลี่ยนข้อมูลข่าวสาร ฝึกสอนทักษะการขับขี่รถจักรยานยนต์ นัดแนะการเดินทาง และการต่อยอดทางธุรกิจ

ซึ่งกลุ่มที่ขี่รถจักรยานยนต์ส่วนใหญ่มักรวมตัวกันในเวลาค่ำในจุดที่เป็นสถานที่สำคัญหรือลานกว้าง แต่บางครั้งการรวมตัวก็ถูกต่อต้าน เนื่องจากบางกลุ่มไม่เคารพกติกาทางสังคม ไม่เคารพกฎจราจร แต่หลายกลุ่มก็รวมตัวกันทำเรื่องดี ๆ มากมาย

หนึ่งในกลุ่มที่รวมตัวคนที่ขี่รถจักรยานยนต์ที่เป็นประโยชน์ คือ กลุ่ม CBR Club Chanthaburi (ย่อมาจาก Contra Bike Roadster Club Chanthaburi) กลุ่มนี้จะนัดรวมตัวบริเวณสามเหลี่ยมทุ่งนาเซย ตั้งแต่เวลาประมาณ 3 ทุ่ม จนถึงประมาณ 4 ทุ่มทุกวันอังคาร เพื่อฝึกซ้อมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย โดยมีผู้ฝึกสอนที่ผ่านการอบรมจากทางฮอนด้ามาสอนให้ฟรี ไม่คิดค่าใช้จ่าย

ผู้ก่อตั้ง คือ คุณเอก-ภัทรพงษ์ สุทธิประภา ครูฝึกสอนขับขี่ของกลุ่ม เขาเริ่มก่อตั้งกลุ่ม CBR Club Chanthaburi มาตั้งแต่เมื่อสองปีก่อน โดยเริ่มต้นจากการขอเข้ามาใช้พื้นที่ลานสาธารณะบริเวณสามเหลี่ยมทุ่งนาเซยในการฝึกหัดขับขี่ที่ปลอดภัยกับเพื่อน ๆ

งานวิจัยที่เกี่ยวข้อง

ชูศรี ประกอบกุล (2536) ได้ศึกษาประสิทธิภาพผลของการจัดโปรแกรมสุขศึกษาเรื่องการป้องกันการกระแทกกระเเทือนทางสมองเมื่อเกิดอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์โดยการสวมหมวกนิรภัยแก่นักศึกษาวิทยาลัยเทคนิคสิงห์บุรี ภายหลังการทดลอง พบว่า กลุ่มทดลองมีความรู้เรื่องการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ ทักษะคิดต่อการสวมหมวกนิรภัย ความตั้งใจที่จะสวมหมวกนิรภัย และการปฏิบัติในการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์สูงกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ แต่อัตราการสวม

หมวกนิรภัยทุกครั้งที่ขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่เพิ่มขึ้น และสาเหตุของการไม่สวมหมวกนิรภัยทุกครั้ง ที่ขับขี่ เนื่องจากขับขี่ในระยะทางที่ไม่ไกล

บัญชา มณีคำ (2538, บทคัดย่อ) ศึกษาเรื่อง ความเชื่อด้านสุขภาพและพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดเชียงใหม่ พบว่า เพศมีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

มนิรัตน์ ธีระวัฒน์ (2538, หน้า 119-125) ได้ศึกษาทฤษฎีการประยุกต์แรงจูงใจในการป้องกันโรคเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชายชั้นมัธยมตอนปลาย จังหวัดกาญจนบุรี พบว่า ภายหลังการทดลอง กลุ่มการทดลองมีการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ดีขึ้นกว่าก่อนการทดลอง และดีกว่ากลุ่มเปรียบเทียบ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และปัจจัยด้านการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์มีความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่มตัวอย่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

อัญชลี นักแน่น (2538, หน้า 57) ศึกษาเรื่อง ทำการเปรียบเทียบมโนภาพแบบตนเองแห่งการเลี้ยงดูและสภาพแวดล้อมของโรงเรียนระหว่างนักเรียนที่มีพฤติกรรมผิดวินัยและนักเรียนที่มีพฤติกรรมอยู่ในวินัยในระดับชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย พบว่า นักเรียนมีพฤติกรรมผิดวินัยและนักเรียนที่มีพฤติกรรมในวินัยได้รับการอบรมเลี้ยงดูแตกต่างกัน โดยนักเรียนที่ได้รับการอบรมเลี้ยงดูแบบปล่อยปละละเลยมีจำนวนมากกว่านักเรียนที่ได้รับการอบรมเลี้ยงดูแบบประชาธิปไตยอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.01

นิรามัย สุคนธาพรุค (2539, หน้า 124-129) ศึกษาเรื่อง การประยุกต์แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น ศูนย์การศึกษา นอกโรงเรียน จังหวัดตราด โดยศึกษานักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น ศูนย์การศึกษา นอกโรงเรียน อำเภอเขาสมิง จังหวัดตราด ในปีการศึกษา 2538 ผลการศึกษา พบว่า การรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์โดยภาพรวมมีความสัมพันธ์ต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย โดยตัวแปรดังกล่าวนี้มีความสัมพันธ์ทางบวก และสามารถอธิบายการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยได้ร้อยละ 17.3

ชัยรพ จุณณวัตต์ (2540, บทคัดย่อ) ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง พบว่า ผู้ที่ขับขี่ที่มีชั้นการศึกษาสูงจะฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีชั้นปีที่ศึกษาต่ำ

นงรัตน์ เหล่าสุริยงค์ (2540) ศึกษาเรื่อง ประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อการป้องกันในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของชั้นมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดน่าน

พบว่า ภายหลังจากทดลองนักเรียนมีการรับรู้ความรุนแรงของอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ การรับรู้โอกาสเสี่ยงจากอุบัติเหตุรถจักรยานยนต์ มีความคาดหวังในความสามารถของตนเอง และความคาดหวังในประสิทธิผลของการตอบสนองต่อพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์และมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ดีขึ้น และถูกต้องมากกว่าก่อนการทดลองอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

ไพรินทร์ สมุทรเสน (2540) ศึกษาเรื่อง การใช้กระบวนการกลุ่มร่วมกับแรงสนับสนุนทางสังคมในการพัฒนาพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักศึกษาชาย วิทยาลัยเทคนิคระยอง ผลการวิจัยพบว่า ภายหลังจากทดลอง กลุ่มทดลองมีการรับรู้ความรุนแรง การรับรู้โอกาสเสี่ยง มีความคาดหวังในความสามารถของตนเอง ความคาดหวังในประสิทธิผล การตอบสนอง และมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยดีขึ้นก่อนการทดลอง และดีขึ้นกว่ากลุ่มเปรียบเทียบอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

เรณู คงสันทัด (2540, หน้า 75) ศึกษาเรื่องความรู้ ทักษะคติ และการปฏิบัติต่อหมวกนิรภัยและกฎหมายหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์หลังการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย ในจังหวัดสมุทรสงคราม โดยศึกษาจากกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสมุทรสงคราม ที่ขับรถผ่านด่านตรวจทั้ง 3 แห่ง บนถนนสายหลักของอำเภอเมือง อำเภออัมพวา และอำเภอบางคนที ผลการศึกษาพบว่า อายุมีผลทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีการปฏิบัติต่อหมวกนิรภัยแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ

สุมาดา พาพานิช (2540, บทคัดย่อ) ศึกษาเรื่อง ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในกรุงเทพมหานคร พบว่า อายุไม่มีผลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจร

บุปผา ทิมสุนทร (2541, บทคัดย่อ) ศึกษาเรื่อง พฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษาระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพจังหวัดพระนครศรีอยุธยา พบว่า นักศึกษาเพศชายและนักศึกษาเพศหญิงมีพฤติกรรมความปลอดภัยในการขับขี่รถจักรยานยนต์แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ศิริกุล กุลเรียบ, สุนันทา ศรีวิวัฒน์ และวรศักดิ์ สุขพร (2541) ศึกษาเรื่อง การเกิดอุบัติเหตุ และพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของบุคลากรในสถานศึกษาในเขตอำเภอเมือง ในจังหวัดขอนแก่น พบว่า อาจารย์และบุคลากรอื่น ๆ นักศึกษาอาชีวะ นักเรียนมัธยมศึกษา ได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 55.8 และ 43.3 ตามลำดับ รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 47.9 สภาพถนนขรุขระเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 27.3 ของผู้บาดเจ็บ ส่วนใหญ่จะเป็นผู้ขับขี่ ร้อยละ 77.8 ไม่สวมหมวกนิรภัยถึงร้อยละ 83.5

ไม่รัดเข็มขัดนิรภัย ร้อยละ 69.5 บุคลากรในสถานศึกษาที่ขับจักรยานพาหนะเป็นประจำไม่มีใบขับขี่ ร้อยละ 60.9

จิตติพร ภูประเสริฐ (2542, บทคัดย่อ) ศึกษาเรื่อง การแข่งขันรถจักรยานยนต์บนทางหลวง ในเขตกรุงเทพมหานคร พบว่า กลุ่มเพื่อนมีอิทธิพลทำให้เกิดการแข่งขันรถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

นภคล บำรุงกิจ (2543, บทคัดย่อ) ศึกษาเรื่อง พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของการขับขี่รถจักรยานยนต์ของข้าราชการ ทหารอากาศชั้นประทวน พบว่า อายุมีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

วิภาสรา บันลือ (2543) ศึกษาเรื่อง ปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ ของนักเรียนชายวัยรุ่นในจังหวัดยโสธร ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนมากอายุ 15-24 ปี รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะ มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 24.3 และร้อยละ 56.3 เห็นด้วยกับการบังคับใช้หมวกนิรภัย สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากการขาดความระมัดระวังตัวเอง ร้อยละ 44.6 ดื่มแอลกอฮอล์ ร้อยละ 11.2 ส่วนใหญ่ขึ้นบนถนนลาดบาง ร้อยละ 50.9 มีดี ไม่มีแสงไฟ ร้อยละ 24.7 กลุ่มนักศึกษาที่มีบุคลิกภาพแบบค่านิ่งถึงเหตุผล ร้อยละ 78.3

อาภาพรรณ คงสง (2543, หน้า 112) ศึกษาเรื่อง ปัจจัยบางประการที่มีผลต่อการปฏิบัติ ตามกฎจราจรของเยาวชนในสถานศึกษา เขตเทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น พบว่า เพศชาย ปฏิบัติตามกฎจราจรมากกว่าเพศหญิง และยังพบว่าเพศชายเป็นปัจจัยหนึ่งที่มีผลต่อการปฏิบัติตาม กฎจราจรของเยาวชนในสถานศึกษา อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

สรุป จากการทบทวนวรรณกรรมและงานวิจัยที่เกี่ยวข้อง จะเห็นได้ว่า อิทธิพลของกลุ่มเพื่อน พบความสอดคล้องและความขัดแย้งในความสัมพันธ์กับพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่ รถจักรยานยนต์ ดังนั้น ผู้วิจัยจึงได้นำทฤษฎีความสามารถของตนเองและทฤษฎีแรงสนับสนุน ทางสังคมมาประยุกต์ใช้ในการวิจัยครั้งนี้

บทที่ 3

วิธีดำเนินการวิจัย

งานวิจัยเรื่อง พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของสมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi โดยมีวัตถุประสงค์เพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ซึ่งผู้วิจัยขอเสนอวิธีการดำเนินการศึกษาตามหัวข้อ ดังต่อไปนี้

1. ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง
2. เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย
3. การสร้างและการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ
4. การเก็บรวบรวมข้อมูล
5. การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้
6. เกณฑ์การแปลผล

ประชากรและกลุ่มตัวอย่าง

1. ประชากรที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ สมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ทั้งหมด จำนวน 142 คน (สมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi, 2559, หน้า 1-5)

2. กลุ่มตัวอย่างที่ใช้ในการวิจัยครั้งนี้ คือ สมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ทั้งหมด จำนวน 113 คน ซึ่งกำหนดขนาดกลุ่มตัวอย่างโดยใช้สูตรของ Yanama โดยกำหนดระดับความเชื่อมั่นที่ 95 ซึ่งแทนค่าตามสูตรได้ดังนี้

$$n = \frac{N}{1+Ne^2}$$

เมื่อ

n = ขนาดของกลุ่มตัวอย่าง

N = ขนาดของประชากร

e = ความคลาดเคลื่อนของกลุ่มตัวอย่าง ซึ่งกำหนดให้เท่ากับ 0.05

โดยแทนค่าลงในสูตรดังนี้

$$n = \frac{142}{1+142(0.05)^2}$$

$$n = 104$$

ได้จำแนกกลุ่มตัวอย่างจากจำนวนประชากรทั้งสิ้น 113 คน เมื่อได้จำนวนกลุ่มตัวอย่างตามที่กล่าวไว้ข้างต้นแล้ว ผู้ศึกษาได้ดำเนินการโดยวิธีการสุ่มตัวอย่างแบบไม่คำนึงถึงความน่าจะเป็น โดยการสุ่มตัวอย่างอย่างง่าย

เครื่องมือที่ใช้ในการวิจัย

เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บรวบรวมข้อมูล คือ แบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ซึ่งประกอบด้วย 2 ตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ข้อมูลเกี่ยวกับลักษณะส่วนบุคคลของผู้ตอบแบบสอบถาม จำนวน 6 ข้อ ประกอบด้วย อายุ ระดับการศึกษาสูงสุด อาชีพ ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ขนาดเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ และระยะทางที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นประจำโดยประมาณ โดยเป็นคำถามปลายปิด (Close ended question) ให้เลือกตอบในช่องที่กำหนดและเติมลงในช่องว่าง

ตอนที่ 2 แบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ประกอบด้วยคำถามปลายปิด (Close ended question) ให้เลือกตอบในช่องที่กำหนด จำนวน 33 ข้อ

สำหรับเกณฑ์กำหนดระดับการปฏิบัติจะใช้มาตราวัดแบบ Rating scale ซึ่งแบ่งออกเป็น 4 ระดับ ดังนี้

ระดับการปฏิบัติทุกครั้ง	มีค่าคะแนนเท่ากับ	4 คะแนน
ระดับการปฏิบัติบ่อยครั้ง	มีค่าคะแนนเท่ากับ	3 คะแนน
ระดับการปฏิบัติบางครั้ง	มีค่าคะแนนเท่ากับ	2 คะแนน
ระดับการปฏิบัติไม่เคยปฏิบัติเลย	มีค่าคะแนนเท่ากับ	1 คะแนน

การสร้างและการตรวจสอบคุณภาพเครื่องมือ

ในการสร้างเครื่องมือที่ใช้ในการศึกษานี้ผู้วิจัยได้ดำเนินการ ดังนี้

1. ศึกษาแนวคิด ทฤษฎี และงานวิจัยที่เกี่ยวข้องต่าง ๆ เกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ด้านพฤติกรรม จากนั้นนำมากำหนดกรอบแนวคิดที่ใช้ในการวิจัย กำหนดนิยาม และเป็นแนวทางในการสร้างแบบสอบถาม

2. สร้างแบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่ม CBR Club Chanthaburi และตรวจสอบเนื้อหาของแบบสอบถามว่าครอบคลุมตามวัตถุประสงค์หรือไม่ จากนั้นนำไปให้อาจารย์ที่ปรึกษาตรวจสอบความถูกต้อง และนำมาปรับปรุงตามคำแนะนำของอาจารย์ที่ปรึกษา

3. นำแบบสอบถามที่ปรับปรุงแก้ไขตามข้อเสนอแนะของอาจารย์ที่ปรึกษา
เสนอผู้เชี่ยวชาญ 3 ท่าน ได้แก่

- | | |
|----------------------------|--------------------------------------------------------------------|
| 3.1 อาจารย์พรเทพ นามกร | ตำแหน่ง อาจารย์วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ
มหาวิทยาลัยบูรพา |
| 3.2 นายปิติณ ทิมภรณ์ | ตำแหน่ง ผู้อบรมการขับขี่รถจักรยานยนต์
ที่ปลอดภัยของบริษัท Honda |
| 3.3 นายภัทรพงศ์ สุทธิประภา | ตำแหน่ง ผู้อบรมการขับขี่รถจักรยานยนต์
ที่ปลอดภัยของบริษัท Honda |

เพื่อพิจารณาความเที่ยงตรงของแบบสอบถาม โดยให้ตรงตามเนื้อหา จากนั้นแก้ไข
ปรับปรุงตามคำแนะนำของผู้เชี่ยวชาญ

4. นำแบบสอบถามที่ได้ไปทดลองใช้ (Try out) กับกลุ่มประชากรที่ไม่ใช่กลุ่มตัวอย่าง
จำนวน 20 คน เพื่อหาคุณภาพของเครื่องมือ โดยการหาค่าความเที่ยงหรือค่าความเชื่อถือได้
ของแบบสอบถาม (Reliability) ของ Cronbach'alpha ได้ค่าความเชื่อถือได้ของแบบสอบถามเท่ากับ
0.86 ซึ่งเชื่อว่าแบบสอบถามนี้มีความน่าเชื่อถือได้สามารถนำไปเก็บข้อมูลครั้งต่อไป

การเก็บรวบรวมข้อมูล

ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยได้ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูลตามขั้นตอน ดังนี้

1. ผู้วิจัยขอหนังสือจากวิทยาลัยการบริหารรัฐกิจศูนย์จันทบุรี เพื่อขอความอนุเคราะห์
เก็บรวบรวมข้อมูลพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่ม CBR Club Chanthaburi
2. ดำเนินการเก็บรวบรวมข้อมูล ผู้วิจัยดำเนินการเก็บข้อมูลจากสมาชิกกลุ่ม CBR Club
Chanthaburi ซึ่งเป็นประชากรกลุ่มเป้าหมายที่จะศึกษา ด้วยการสุ่มตัวอย่างแบบง่าย (Simple random
sampling) โดยการจับสลาก เพื่อเปิดโอกาสให้สมาชิกทุกคนมีโอกาสเป็นกลุ่มตัวอย่าง
และนำแบบสอบถามไปให้โดยตรงด้วยตนเอง พร้อมทั้งชี้แจงรายละเอียดและวัตถุประสงค์
ของแบบสอบถาม โดยให้ผู้ตอบแบบสอบถามได้ทำแบบสอบถามอย่างอิสระ
3. จำนวนแบบสอบถาม 104 ชุด สามารถเก็บคืนและตรวจสอบความสมบูรณ์ได้ทั้งหมด
104 ชุด คิดเป็นร้อยละ 100
4. ทำการวิเคราะห์ประมวลผลข้อมูล โดยใช้เครื่องคอมพิวเตอร์โดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูป
เพื่อการวิจัยทางสังคมศาสตร์

ระยะเวลาในการเก็บข้อมูล

ในการศึกษาครั้งนี้ใช้เวลาในการเก็บรวบรวมข้อมูลระหว่างเดือนพฤษภาคม ถึงกรกฎาคม พ.ศ. 2559 รวมระยะเวลาทั้งสิ้น 3 เดือน

การวิเคราะห์ข้อมูลและสถิติที่ใช้

เมื่อรวบรวมข้อมูลทั้งหมดแล้ว นำมาตรวจสอบความครบถ้วนสมบูรณ์ นำไปวิเคราะห์ข้อมูลโดยใช้โปรแกรมสำเร็จรูปเพื่อการวิจัยทางสังคมศาสตร์ กำหนดระดับความมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 โดยกำหนดการวิเคราะห์ข้อมูลดังนี้

สถิติที่ใช้ในการวิเคราะห์ข้อมูล

1. ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ อายุ ระดับการศึกษาสูงสุด อาชีพ ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ ขนาดเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ และระยะทางที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นประจำโดยประมาณ สถิติที่ใช้ คือ สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ค่าความถี่ (Frequency) และค่าร้อยละ (Percentage)
2. ข้อมูลพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของสมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi สถิติที่ใช้ คือ สถิติเชิงพรรณนา ได้แก่ ค่าร้อยละ (Percentage) ความถี่ (Frequency) ค่าเฉลี่ย (\bar{X}) และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐาน (SD)
3. ทดสอบสมมติฐานหาความแตกต่างระหว่างตัวแปรอิสระและตัวแปรตาม ใช้สถิติเชิงอนุมาน (Inferential statistic) ได้แก่ Independent samples t-test สำหรับเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างตัวแปรอิสระ 2 กลุ่ม และใช้ One-way ANOVA สำหรับเปรียบเทียบความแตกต่างระหว่างตัวแปรอิสระที่มี 3 กลุ่มขึ้นไป หากพบที่มีความแตกต่างอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จะทำการทดสอบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีการทดสอบของ LSD (Least significant difference test)

เกณฑ์การแปลผล

ในการวิจัยครั้งนี้ กำหนดเกณฑ์การแปลผลค่าเฉลี่ย อ้างอิงจากคู่มือการทำปัญหาพิเศษ สำหรับนิสิตหลักสูตรมหาบัณฑิต วิทยาลัยบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา 2551 ใช้เกณฑ์การแปลผลค่าเฉลี่ยแบบอิงเกณฑ์ (Criterion reference) กรณีแบ่งเป็น 4 ระดับ กำหนดค่าคะแนนของคำตอบไว้แน่นอน คือ ค่าคะแนนมากที่สุด ค่าคะแนนมาก ค่าคะแนนน้อย ค่าคะแนนน้อยที่สุด ซึ่งการหาค่าระดับเกณฑ์การแปลผล โดยมีวิธีการดังนี้

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

ในการวิจัยครั้งนี้ กำหนดเกณฑ์การแปลผลค่าเฉลี่ย มีดังนี้

ค่าเฉลี่ยระหว่าง 3.26-4.00 ปฏิบัติทุกครั้ง หมายถึง การมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยระดับสูงมาก

ค่าเฉลี่ยระหว่าง 2.51-3.25 ปฏิบัติบ่อยครั้ง หมายถึง การมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยระดับสูง

ค่าเฉลี่ยระหว่าง 1.76-2.50 ปฏิบัติบางครั้ง หมายถึง การมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยระดับน้อย

ค่าเฉลี่ยระหว่าง 1.00-1.75 ไม่เคยปฏิบัติเลย หมายถึง การมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยระดับน้อยที่สุด

บทที่ 4

ผลการวิจัย

จากการศึกษาวิจัยเรื่อง พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่ม CBR Club Chanthaburi มีวัตถุประสงค์เพื่อศึกษาพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่ม CBR Club Chanthaburi และเปรียบเทียบพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่ม CBR Club Chanthaburi โดยจำแนกตาม อายุ ระดับการศึกษาสูงสุด อาชีพ ระยะเวลาในการขับขี่จักรยานยนต์ ขนาดของเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ และระยะทางที่ใช้เป็นประจำ โดยเก็บข้อมูลจากสมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi จำนวน 142 คน ผู้วิจัยได้กำหนดขนาดกลุ่ม ใช้วิธีหาขนาดกลุ่มตัวอย่างแบบทราบจำนวนประชากรที่ชัดเจนแน่นอน โดยการแทนค่าในสูตรของ Taro Yamane ที่ระดับความเชื่อมั่น 95% และกำหนดความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ 0.05 จากการคำนวณกลุ่มตัวอย่างครั้งนี้ได้ขนาดกลุ่มตัวอย่างจำนวน 104 คน ซึ่งผู้วิจัยได้นำเสนอผลการวิเคราะห์ออกมาเป็น 3 ขั้นตอน ดังนี้

ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม ได้แก่ อายุ ระดับการศึกษา อาชีพ ระยะเวลาที่ขับขี่จักรยานยนต์ ขนาดเครื่องยนต์ของจักรยานยนต์ และระยะทางที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นประจำ

ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของสมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi

ตอนที่ 3 ผลการวิเคราะห์จากสมมติฐาน

ตอนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ตารางที่ 1 จำนวนและค่าร้อยละของข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (คน)	ร้อยละ
1. อายุ		
18-25 ปี	68	65.39
26-30 ปี	28	26.92
30-40 ปี	8	7.69
รวม	104	100.00
2. ระดับการศึกษาสูงสุด		
มัธยมศึกษา/ ปวช.	35	33.65
ปริญญาตรี/ ปวส.	69	66.35
รวม	104	100.00
3. อาชีพ		
นักเรียน/ นักศึกษา	33	31.73
ธุรกิจส่วนตัว	34	32.69
รัฐวิสาหกิจ	4	3.85
อื่น ๆ โปรดระบุ.....	33	31.73
รวม	104	100.00
4. ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์		
1-5 ปี	19	18.27
6-10 ปี	35	33.65
10 ปีขึ้นไป	50	48.08
รวม	104	100.00

ตารางที่ 4 (ต่อ)

ข้อมูลทั่วไป	จำนวน (คน)	ร้อยละ
รถจักรยานยนต์ที่ขับขี่มีเครื่องยนต์ที่ซีซี		
150 ซีซี	45	43.30
250 ซีซี	12	11.50
500 ซีซี	23	22.10
อื่น ๆ โปรดระบุ.....	24	23.10
รวม	104	100.00
ระยะทางที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นประจำ		
โดยประมาณ.....กิโลเมตร		
ไม่เกิน 50 กิโลเมตร	71	68.30
51-100 กิโลเมตร	19	18.30
101-150 กิโลเมตร	4	3.80
151-200 กิโลเมตร	10	9.60
รวม	104	100.00

จากตารางที่ 1 จำนวนและค่าร้อยละของกลุ่มตัวอย่าง จำแนกตามข้อมูลทั่วไป พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่มีอายุระหว่าง 18-25 ปี คิดเป็นร้อยละ 65.38 รองลงมา คือ อายุระหว่าง 26-30 ปี คิดเป็นร้อยละ 26.92 และอายุระหว่าง 30-40 ปี คิดเป็นร้อยละ 7.69 ตามลำดับ ผู้ตอบแบบสอบถามมีระดับการศึกษาสูงสุด ระดับปริญญาตรี/ ปวส. คิดเป็นร้อยละ 66.35 รองลงมา ระดับมัธยมศึกษา/ ปวช. คิดเป็นร้อยละ 33.65 ผู้ตอบแบบสอบถามมีอาชีพธุรกิจส่วนตัวสูงสุด คิดเป็นร้อยละ 32.69 รองลงมานักเรียน/ นักศึกษา คิดเป็นร้อยละ 31.73 อาชีพอื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 31.73 และอาชีพรัฐวิสาหกิจ คิดเป็นร้อยละ 3.85 ตามลำดับ ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่ มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 10 ปีขึ้นไป คิดเป็นร้อยละ 48.08 รองลงมา มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 6-10 ปี คิดเป็นร้อยละ 33.65 และมีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 1-5 ปี คิดเป็นร้อยละ 18.27 ตามลำดับ ผู้ตอบแบบสอบถามส่วนใหญ่รถจักรยานยนต์ที่ขับขี่ มีเครื่องยนต์ 150 ซีซี คิดเป็นร้อยละ 43.27 รองลงมา รถจักรยานยนต์ที่ขับขี่มีเครื่องยนต์อื่น ๆ คิดเป็นร้อยละ 23.08 รถจักรยานยนต์ที่ขับขี่มีเครื่องยนต์ 500 ซีซี คิดเป็นร้อยละ 22.12 รถจักรยานยนต์ที่ขับขี่มีเครื่องยนต์ 250 ซีซี คิดเป็นร้อยละ 11.54 ตามลำดับ ผู้ตอบแบบสอบถาม

ส่วนใหญ่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นระยะทางเป็นประจำโดยประมาณไม่เกิน 50 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 68.27 รองลงมาใช้รถจักรยานยนต์เป็นระยะทางเป็นประจำโดยประมาณ 51-100 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 18.27 ใช้รถจักรยานยนต์เป็นระยะทางเป็นประจำโดยประมาณ 151-200 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 9.62 ใช้รถจักรยานยนต์เป็นระยะทางเป็นประจำโดยประมาณ 101-150 กิโลเมตร คิดเป็นร้อยละ 3.85 ตามลำดับ

ตอนที่ 2 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลพฤติกรรมกรการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ของสมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi

ตารางที่ 2 จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานพฤติกรรมกรการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของสมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร

ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร	ระดับการปฏิบัติ				\bar{X}	SD	ระดับปฏิบัติ	อันดับ
	ปฏิบัติ ทุกครั้ง	บ่อยครั้ง	ปฏิบัติ บางครั้ง	ไม่เคย ปฏิบัติเลย				
1. ท่านสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์	63 (60.60)	30 (28.80)	11 (10.60)	-	3.50	0.68	ปฏิบัติ ทุกครั้ง	4
2. นอกเขตชุมชนท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง	16 (15.39)	20 (19.23)	54 (51.92)	14 (13.46)	2.37	0.90	ปฏิบัติ บางครั้ง	15
3. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ชิดซ้ายในช่องทางเดินรถ	22 (21.15)	23 (22.12)	54 (51.92)	5 (4.81)	2.60	0.88	ปฏิบัติ บ่อยครั้ง	14
4. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ฝ่าสัญญาณไฟแดง	65 (62.50)	19 (18.30)	10 (9.60)	10 (9.60)	3.34	1.00	ปฏิบัติ ทุกครั้ง	8
5. ท่านให้สัญญาณไฟทุกครั้งขณะเปลี่ยนช่องทางเดินรถ	69 (66.35)	17 (16.35)	18 (17.30)	-	3.49	0.78	ปฏิบัติ ทุกครั้ง	5
6. ท่านลดความเร็วของรถจักรยานยนต์เมื่อถึงทางแยก	84 (80.77)	19 (18.27)	1 (0.96)	-	3.80	0.43	ปฏิบัติ ทุกครั้ง	1
7. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์โดยมีคนซ้อนท้ายไม่เกิน 1 คน	61 (58.65)	13 (12.50)	30 (28.85)	-	3.30	0.89	ปฏิบัติ ทุกครั้ง	9
8. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์แซงขวา	9 (8.65)	87 (83.65)	8 (7.70)	-	3.01	0.41	ปฏิบัติ บ่อยครั้ง	13
9. ท่านไม่แซงรถจักรยานยนต์ในเขตห้ามแซง	45 (43.27)	33 (31.73)	21 (20.19)	5 (4.81)	3.13	0.90	ปฏิบัติ บ่อยครั้ง	12
10. ท่านไม่กลับรถในเขตห้ามกลับรถ	66 (63.46)	17 (16.35)	21 (20.19)	-	3.43	0.81	ปฏิบัติ ทุกครั้ง	7

ตารางที่ 2 (ต่อ)

ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร	ระดับการปฏิบัติ				\bar{X}	SD	ระดับปฏิบัติ	อันดับ
	ปฏิบัติ ทุกครั้ง	ปฏิบัติ บ่อยครั้ง	ปฏิบัติ บางครั้ง	ไม่เคย ปฏิบัติเลย				
11. ท่านไม่ขับซึ่รถจักรยานยนต์ ในขณะที่มีเมฆาสุรา	35 (33.65)	49 (47.12)	19 (18.27)	1 (0.96)	3.13	0.74	ปฏิบัติ บ่อยครั้ง	11
12. ท่านขับซึ่รถจักรยานยนต์ ไม่ตัดหน้ารถคันอื่น	45 (43.27)	45 (43.27)	6 (5.77)	8 (7.69)	3.22	0.87	ปฏิบัติ บ่อยครั้ง	10
13. ท่านพกคู่มือการจดทะเบียนรถ ของรถคันที่ขับซึ่	62 (59.62)	34 (32.69)	-	8 (7.69)	3.44	0.85	ปฏิบัติ ทุกครั้ง	6
14. ท่านพกใบอนุญาตขับซึ่ รถจักรยานยนต์	73 (70.19)	20 (19.23)	4 (3.85)	7 (6.73)	3.53	0.86	ปฏิบัติ ทุกครั้ง	3
15. ท่านให้สัญญาณไฟ หรือสัญญาณมือขณะเลี้ยวรถ	83 (79.81)	12 (11.54)	8 (7.69)	1 (0.96)	3.70	0.65	ปฏิบัติ ทุกครั้ง	2
ภาพรวม					3.27	0.40	ปฏิบัติ ทุกครั้ง	

จากตารางที่ 2 จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานการขับซึ่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของสมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร พบว่า สมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi มีระดับการปฏิบัติด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร อยู่ในระดับปฏิบัติทุกครั้ง ($\bar{X} = 3.27$, $SD = 0.40$) เมื่อพิจารณาในรายละเอียดสรุปได้ ดังนี้

สมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi มีการปฏิบัติตามกฎจราจรในเรื่องลดความเร็วของรถจักรยานยนต์เมื่อขับซึ่ถึงทางแยก มีการปฏิบัติทุกครั้ง ($\bar{X} = 3.80$, $SD = 0.43$) โดยมีพฤติกรรมการขับซึ่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยระดับสูงมากที่สุด รองลงมา คือ เรื่องให้สัญญาณไฟหรือสัญญาณมือขณะเลี้ยวรถ มีการปฏิบัติทุกครั้ง ($\bar{X} = 3.70$, $SD = 0.65$) เรื่องพกใบอนุญาตขับซึ่รถจักรยานยนต์ มีการปฏิบัติทุกครั้ง ($\bar{X} = 3.53$, $SD = 0.86$) เรื่องสวมหมวกนิรภัยขณะขับซึ่รถจักรยานยนต์ มีการปฏิบัติทุกครั้ง ($\bar{X} = 3.50$, $SD = 0.68$) เรื่องให้สัญญาณไฟทุกครั้งขณะเปลี่ยนช่องทางเดินรถ มีการปฏิบัติทุกครั้ง ($\bar{X} = 3.49$, $SD = 0.78$) เรื่องพกคู่มือการจดทะเบียนรถของรถคันที่ขับซึ่ มีการปฏิบัติทุกครั้ง ($\bar{X} = 3.44$, $SD = 0.85$) เรื่องไม่กลับรถในเขตห้ามกลับรถ มีการปฏิบัติทุกครั้ง ($\bar{X} = 3.43$, $SD = 0.81$) เรื่องขับซึ่รถจักรยานยนต์ไม่ฝ่าสัญญาณไฟแดง มีการปฏิบัติทุกครั้ง ($\bar{X} = 3.34$, $SD = 1.00$) เรื่องขับซึ่รถจักรยานยนต์โดยมีคนซ้อนท้ายไม่เกิน 1 คน มีการปฏิบัติทุกครั้ง ($\bar{X} = 3.30$, $SD = 0.89$) เรื่องขับซึ่รถจักรยานยนต์ไม่ตัดหน้ารถคันอื่น มีการปฏิบัติบ่อยครั้ง ($\bar{X} = 3.22$, $SD = 0.87$) เรื่องไม่ขับซึ่รถจักรยานยนต์ในขณะที่มีเมฆาสุรา

มีการปฏิบัติบ่อยครั้ง ($\bar{X} = 3.13$, $SD = 0.74$) เรื่องไม่แซงรถจักรยานยนต์ในเขตห้ามแซง
 มีการปฏิบัติบ่อยครั้ง ($\bar{X} = 3.13$, $SD = 0.90$) เรื่องขับซิ่งรถจักรยานยนต์แซงขวา มีการปฏิบัติบ่อยครั้ง
 ($\bar{X} = 3.01$, $SD = 0.41$) เรื่องขับซิ่งรถจักรยานยนต์ซัดซ้ายในช่องทางเดินรถ มีการปฏิบัติบ่อยครั้ง
 ($\bar{X} = 2.60$, $SD = 0.88$) เรื่องนอกเขตชุมชนท่านขับซิ่งรถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วไม่เกิน 90 กิโลเมตร
 ต่อชั่วโมง มีการปฏิบัติบ่อยครั้ง ($\bar{X} = 2.37$, $SD = 0.90$) ตามลำดับ

ตารางที่ 3 จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานพฤติกรรมกรขับซิ่งรถจักรยานยนต์
 ที่ปลอดภัยของสมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ด้านการตรวจสอบสภาพ
 รถจักรยานยนต์

ด้านการตรวจสอบ สภาพรถจักรยานยนต์	ระดับการปฏิบัติ				\bar{X}	SD	ระดับปฏิบัติ	อันดับ
	ปฏิบัติ ทุกครั้ง	ปฏิบัติ บ่อยครั้ง	ปฏิบัติ บางครั้ง	ไม่เคย ปฏิบัติเลย				
1. ท่านตรวจเช็ครถจักรยานยนต์ ในเรื่องสภาพเบรก	57 (54.81)	41 (39.42)	6 (5.77)	-	3.42	0.52	ปฏิบัติ ทุกครั้ง	7
2. ท่านตรวจเช็ครถจักรยานยนต์ ในเรื่องสภาพเกียร์	45 (43.27)	47 (45.19)	12 (11.54)	-	3.32	0.67	ปฏิบัติ ทุกครั้ง	10
3. ท่านตรวจเช็ครถจักรยานยนต์ ในเรื่องสภาพยาง	53 (50.96)	43 (41.35)	7 (6.73)	1 (0.96)	3.42	0.66	ปฏิบัติ ทุกครั้ง	8
4. ท่านตรวจเช็ครถจักรยานยนต์ ในเรื่องสภาพล้อรถ	52 (50.00)	40 (38.46)	11 (10.58)	1 (0.96)	3.38	0.71	ปฏิบัติ ทุกครั้ง	9
5. ท่านตรวจเช็ครถจักรยานยนต์ ในเรื่องสัญญาณไฟหน้า	61 (58.65)	36 (34.62)	7 (6.73)	-	3.52	0.62	ปฏิบัติ ทุกครั้ง	4
6. ท่านตรวจเช็ครถจักรยานยนต์ ในเรื่องสัญญาณไฟท้าย	67 (64.42)	30 (28.85)	7 (6.73)	-	3.58	0.62	ปฏิบัติ ทุกครั้ง	3
7. ท่านตรวจเช็ครถจักรยานยนต์ ในเรื่องสัญญาณไฟเลี้ยว	68 (65.40)	29 (27.90)	7 (6.70)	-	3.59	0.62	ปฏิบัติ ทุกครั้ง	2
8. ท่านตรวจเช็ครถจักรยานยนต์ ในเรื่องสัญญาณไฟเบรก	55 (52.90)	42 (40.40)	7 (6.70)	-	3.46	0.62	ปฏิบัติ ทุกครั้ง	5
9. ท่านตรวจเช็ครถจักรยานยนต์ ในเรื่องปรับกระจกส่องหลังให้ มองเห็นชัด	67 (64.42)	37 (35.58)	-	-	3.64	0.48	ปฏิบัติ ทุกครั้ง	1
10. ท่านตรวจเช็ครถจักรยานยนต์ ในเรื่องดูน้ำมันหล่อลื่น	53 (50.96)	43 (41.35)	8 (7.69)	-	3.43	0.63	ปฏิบัติ ทุกครั้ง	6
11. ท่านตรวจเช็ครถจักรยานยนต์ ในเรื่องสภาพเครื่องยนต์	47 (45.19)	43 (41.35)	14 (13.46)	-	3.32	0.70	ปฏิบัติ ทุกครั้ง	11

ตารางที่ 3 (ต่อ)

ด้านการตรวจสอบ สภาพรถจักรยานยนต์	ระดับการปฏิบัติ				\bar{X}	SD	ระดับปฏิบัติ	อันดับ
	ปฏิบัติ ทุกครั้ง	ปฏิบัติ บ่อยครั้ง	ปฏิบัติ บางครั้ง	ไม่เคย ปฏิบัติเลย				
12. ท่านตรวจเช็ครถจักรยานยนต์ ในเรื่องแตร	34 (32.69)	36 (34.62)	33 (31.73)	1 (0.96)	2.99	0.83	ปฏิบัติ บ่อยครั้ง	13
13. เมื่อรถจักรยานยนต์ของท่าน มีความผิดปกติเล็กน้อย จะให้ช่างตรวจสอบสภาพและซ่อมแซม	48 (46.15)	37 (35.58)	19 (18.27)	-	3.28	0.76	ปฏิบัติ ทุกครั้ง	12
	ภาพรวม				3.42	0.52	ปฏิบัติ ทุกครั้ง	

จากตารางที่ 3 จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของสมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ด้านการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ พบว่าสมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi มีระดับการปฏิบัติด้านการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์อยู่ในระดับปฏิบัติทุกครั้ง ($\bar{X} = 3.42$, $SD = 0.52$) เมื่อพิจารณาในรายละเอียดสรุปได้ ดังนี้

สมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi มีการปฏิบัติด้านการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ในเรื่องตรวจเช็ครถจักรยานยนต์ในเรื่องปรับกระจกส่องหลังให้มองเห็นชัด มีการปฏิบัติทุกครั้ง ($\bar{X} = 3.64$, $SD = 0.48$) โดยมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยระดับสูงมากที่สุดรองลงมา คือ เรื่องตรวจเช็ครถจักรยานยนต์ในเรื่องสัญญาณไฟเลี้ยว มีการปฏิบัติทุกครั้ง ($\bar{X} = 3.59$, $SD = 0.62$) เรื่องตรวจเช็ครถจักรยานยนต์ในเรื่องสัญญาณไฟท้าย มีการปฏิบัติทุกครั้ง ($\bar{X} = 3.58$, $SD = 0.62$) เรื่องตรวจเช็ครถจักรยานยนต์ในเรื่องสัญญาณไฟหน้า มีการปฏิบัติทุกครั้ง ($\bar{X} = 3.52$, $SD = 0.62$) เรื่องตรวจเช็ครถจักรยานยนต์ในเรื่องสัญญาณไฟเบรก มีการปฏิบัติทุกครั้ง ($\bar{X} = 3.46$, $SD = 0.62$) เรื่องตรวจเช็ครถจักรยานยนต์ในเรื่องน้ำมันหล่อลื่น มีการปฏิบัติทุกครั้ง ($\bar{X} = 3.43$, $SD = 0.63$) เรื่องตรวจเช็ครถจักรยานยนต์ในเรื่องสภาพเบรก มีการปฏิบัติทุกครั้ง ($\bar{X} = 3.42$, $SD = 0.52$) เรื่องตรวจเช็ครถจักรยานยนต์ในเรื่องสภาพยาง มีการปฏิบัติทุกครั้ง ($\bar{X} = 3.42$, $SD = 0.66$) เรื่องตรวจเช็ครถจักรยานยนต์ในเรื่องสภาพล้อรถ มีการปฏิบัติทุกครั้ง ($\bar{X} = 3.38$, $SD = 0.71$) เรื่องตรวจเช็ครถจักรยานยนต์ในเรื่องสภาพเกียร์รถ มีการปฏิบัติทุกครั้ง ($\bar{X} = 3.32$, $SD = 0.67$) เรื่องตรวจเช็ครถจักรยานยนต์ในเรื่องสภาพเครื่องยนต์ มีการปฏิบัติทุกครั้ง ($\bar{X} = 3.32$, $SD = 0.70$) เรื่องรถจักรยานยนต์ของท่านมีความผิดปกติเล็กน้อย จะให้ช่างตรวจสอบสภาพและซ่อมแซม มีการปฏิบัติทุกครั้ง ($\bar{X} = 3.28$, $SD = 0.76$) เรื่องตรวจเช็ครถจักรยานยนต์ในเรื่องแตร มีการปฏิบัติบ่อยครั้ง ($\bar{X} = 2.99$, $SD = 0.83$) ตามลำดับ

ตารางที่ 4 จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานพฤติกรรมกรับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของสมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ด้านการระมัดระวังในการขับขี่

ด้านการระมัดระวังในการขับขี่	ระดับการปฏิบัติ				\bar{X}	SD	ระดับปฏิบัติ	อันดับ
	ปฏิบัติ ทุกครั้ง	ปฏิบัติ บ่อยครั้ง	ปฏิบัติ บางครั้ง	ไม่เคย ปฏิบัติเลย				
1. ท่านจะไม่เล่นหยอกล้อกับเพื่อนในขณะที่ขับขี่	30 (28.80)	27 (26.00)	37 (35.60)	10 (9.60)	2.74	0.99	ปฏิบัติ บ่อยครั้ง	2
2. เมื่อท่านเป็นใช้ ปวดศีรษะจะไม่ขี่รถจักรยานยนต์	21 (20.20)	41 (39.40)	42 (40.40)	-	2.80	0.76	ปฏิบัติ บ่อยครั้ง	4
3. ท่านสวมหมวกนิรภัยจะรัดสายรัดคาง	94 (90.38)	10 (9.62)	-	-	3.90	0.48	ปฏิบัติ ทุกครั้ง	1
4. ท่านจะไม่ขี่รถจักรยานยนต์ในขณะที่ง่วงนอน	28 (26.92)	45 (43.27)	31 (29.81)	-	2.97	0.76	ปฏิบัติ บ่อยครั้ง	3
5. ท่านจะไม่ขี่รถจักรยานยนต์ในขณะที่หงุดหงิด อารมณ์ไม่ดี	14 (13.46)	34 (32.69)	56 (53.85)	-	2.60	0.72	ปฏิบัติ บ่อยครั้ง	5
	ภาพรวม				3.00	0.48	ปฏิบัติ บ่อยครั้ง	

จากตารางที่ 4 จำนวนร้อยละ ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานการขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของสมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ด้านการระมัดระวังในการขับขี่ พบว่าสมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi มีระดับการปฏิบัติด้านการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์อยู่ในระดับปฏิบัติบ่อยครั้ง ($\bar{X} = 3.00$, $SD = 0.48$) เมื่อพิจารณาในรายละเอียดสรุปได้ ดังนี้

สมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi มีการปฏิบัติด้านการระมัดระวังในการขับขี่ในเรื่องสวมหมวกนิรภัยจะรัดสายรัดคาง มีการปฏิบัติทุกครั้ง ($\bar{X} = 3.90$, $SD = 0.48$) โดยมีพฤติกรรมกรับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยระดับสูงมากที่สุด รองลงมา คือ เรื่องท่านจะไม่เล่นหยอกล้อกับเพื่อนในขณะที่ขับขี่ มีการปฏิบัติบ่อยครั้ง ($\bar{X} = 2.74$, $SD = 0.99$) เรื่องท่านจะไม่ขี่รถจักรยานยนต์ในขณะที่ง่วงนอน มีการปฏิบัติบ่อยครั้ง ($\bar{X} = 2.97$, $SD = 0.76$) เรื่องเมื่อท่านเป็นไข้ ปวดศีรษะจะไม่ขี่รถจักรยานยนต์ มีการปฏิบัติบ่อยครั้ง ($\bar{X} = 2.80$, $SD = 0.76$) เรื่องท่านจะไม่ขี่รถจักรยานยนต์ในขณะที่หงุดหงิด อารมณ์ไม่ดี มีการปฏิบัติบ่อยครั้ง ($\bar{X} = 2.60$, $SD = 0.72$) ตามลำดับ

ตารางที่ 5 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย
ของสมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi โดยภาพรวมรายด้าน

การปฏิบัติที่ปลอดภัย	\bar{X}	SD	ระดับปฏิบัติ	อันดับ
ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร	3.27	0.40	ปฏิบัติทุกครั้ง	2
ด้านการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์	3.42	0.52	ปฏิบัติทุกครั้ง	1
ด้านการระมัดระวังในการขับขี่	3.00	0.48	ปฏิบัติบ่อยครั้ง	3
รวม	3.23	0.33	ปฏิบัติบ่อยครั้ง	

จากตารางที่ 5 ค่าเฉลี่ย และส่วนเบี่ยงเบนมาตรฐานพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของสมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi โดยภาพรวมรายด้าน พบว่า สมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย โดยภาพรวมอยู่ในระดับปฏิบัติบ่อยครั้ง ($\bar{X} = 3.23$, $SD = 0.33$) เมื่อพิจารณาในรายละเอียด สรุปได้ดังนี้

สมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยในด้านการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ ในระดับปฏิบัติทุกครั้ง ($\bar{X} = 3.41$, $SD = 0.52$) โดยมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่มากที่สุด รองลงมา คือ ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร ในระดับปฏิบัติทุกครั้ง ($\bar{X} = 3.27$, $SD = 0.40$) ด้านการระมัดระวังในการขับขี่ ในระดับปฏิบัติบ่อยครั้ง ($\bar{X} = 3.00$, $SD = 0.48$) ตามลำดับ

ตอนที่ 3 การทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐานที่ 1 สมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ที่มีอายุต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยที่แตกต่างกัน

ตารางที่ 6 ผลวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยที่ปลอดภัยของสมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi จำแนกตามอายุ

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	2	0.627	0.313	3.054	0.05*
ภายในกลุ่ม	101	10.365	0.103		
รวม	103	10.992			

*p < .05

จากตารางที่ 6 ผลวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยที่ปลอดภัยของสมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi จำแนกตามอายุ พบว่า สมาชิกที่มีอายุต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยที่ปลอดภัยแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และได้ทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ด้วยวิธี LSD ได้ผลวิเคราะห์ ดังนี้

ตารางที่ 7 ผลวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ของค่าเฉลี่ยพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของสมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ภาพรวมรายด้าน จำแนกตามอายุ

อายุ	\bar{X}	18-25 ปี	26-30 ปี	31-40 ปี
18-25 ปี	3.18	-		-0.28490*
26-30 ปี	3.26		-	
31-40 ปี	3.47			-

จากตารางที่ 7 เมื่อทำการทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการทดสอบ LSD พบว่า สมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ที่มีอายุต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยที่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จำนวน 1 คู่ คือ คู่ที่ 1 อายุ 18-25 ปี กับ 31-40 ปี สามารถอธิบายได้ดังนี้ สมาชิกที่มีอายุ 18-25 ปี มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยน้อยกว่าสมาชิกที่มีอายุ 31-40 ปี

สมมติฐานที่ 2 สมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยแตกต่างกัน

ตารางที่ 8 เปรียบเทียบระดับการศึกษาสูงสุดกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของสมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi

ระดับการศึกษาสูงสุด	จำนวน	\bar{X}	SD	t	Sig.
มัธยมศึกษา/ ปวช.	35	3.20	0.47	-0.685	0.50
ปริญญาตรี/ ปวส.	69	3.24	0.22		

* $p \leq .05$

จากตารางที่ 8 ตารางเปรียบเทียบระดับการศึกษาสูงสุดกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยที่ปลอดภัยของสมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi พบว่า ค่า Sig. = 0.50 แสดงว่าสมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ที่มีระดับการศึกษาสูงสุดต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยที่ปลอดภัยไม่แตกต่างกัน จึงปฏิเสธสมมติฐานการวิจัย

สมมติฐานที่ 3 สมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ที่มีอาชีพต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยแตกต่างกัน

ตารางที่ 9 ผลวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยที่ปลอดภัยของสมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi จำแนกตามอาชีพ

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	3	4.52	1.51	23.30	0.00
ภายในกลุ่ม	100	6.47	0.06		
รวม	103	10.99			

* $p < .05$

จากตารางที่ 9 ผลวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยที่ปลอดภัยของสมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi จำแนกตามอาชีพ พบว่า สมาชิกที่มีอาชีพต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยที่ปลอดภัยแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และได้ทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ด้วยวิธี LSD ได้ผลวิเคราะห์ ดังนี้

ตารางที่ 10 ผลวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ ของค่าเฉลี่ยพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของสมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ภาพรวมรายด้าน จำแนกตามอาชีพ

อาชีพ	\bar{X}	นักเรียน/ นักศึกษา	ธุรกิจส่วนตัว	รัฐวิสาหกิจ	อื่น ๆ ใ้ประระบุ
นักเรียน/ นักศึกษา	3.17	-	0.17879*		-0.32764*
ธุรกิจส่วนตัว	2.99		-	-0.40043*	-0.50642*
รัฐวิสาหกิจ	3.39			-	
อื่น ๆ ใ้ประระบุ	3.50				-

จากตารางที่ 10 เมื่อทำการทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการทดสอบ LSD พบว่า สมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ที่มีอาชีพต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยที่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จำนวน 4 คู่ คือ

คู่ที่ 1 อาชีพนักเรียน/ นักศึกษากับอาชีพธุรกิจส่วนตัว สามารถอธิบายได้ดังนี้ สมาชิกที่มีอาชีพนักเรียน/ นักศึกษามีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยมากกว่าสมาชิกที่มีอาชีพธุรกิจส่วนตัว

คู่ที่ 2 อาชีพนักเรียน/ นักศึกษากับอาชีพอื่น ๆ สามารถอธิบายได้ดังนี้ สมาชิกที่มีอาชีพนักเรียน/ นักศึกษามีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยน้อยกว่าสมาชิกที่มีอาชีพอื่น ๆ

คู่ที่ 3 อาชีพธุรกิจส่วนตัวกับอาชีพรัฐวิสาหกิจ สามารถอธิบายได้ดังนี้ สมาชิกที่มีอาชีพธุรกิจส่วนตัวมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยน้อยกว่าสมาชิกที่มีอาชีพรัฐวิสาหกิจ

คู่ที่ 4 อาชีพธุรกิจส่วนตัวกับอาชีพอื่น ๆ สามารถอธิบายได้ดังนี้ สมาชิกที่มีอาชีพธุรกิจส่วนตัวมีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยน้อยกว่าสมาชิกที่มีอาชีพอื่น ๆ

สมมติฐานที่ 4 สมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่จักรยานยนต์ต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยแตกต่างกัน

ตารางที่ 11 ผลวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยที่ปลอดภัยของสมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi จำแนกตามประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	2	0.84	0.42	4.18	0.02
ภายในกลุ่ม	101	10.15	0.10		
รวม	103	10.99			

*p < .05

จากตารางที่ 11 ผลวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยที่ปลอดภัยของสมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi จำแนกตามประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ พบว่า สมาชิกที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยที่ปลอดภัย แตกต่างกันอย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และได้ทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ด้วยวิธี LSD ได้ผลวิเคราะห์ ดังนี้

ตารางที่ 12 ผลวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ ของค่าเฉลี่ยพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของสมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ภาพรวมรายด้าน จำแนกตามอาชีพ

ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์	\bar{X}	1-5 ปี	6-10 ปี	10 ปีขึ้นไป
1-5 ปี	3.16	-		
6-10 ปี	3.13		-	-0.18982*
10 ปีขึ้นไป	3.32			-

จากตารางที่ 12 เมื่อทำการทดสอบความแตกต่างระหว่างค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการทดสอบ LSD พบว่า สมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยที่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จำนวน 1 คู่ คือ

คู่ที่ 1 ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 6-10 ปี กับประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 10 ปีขึ้นไป สามารถอธิบายได้ดังนี้ สมาชิกที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์

6-10 ปี มีพฤติกรรมการขับจีรตจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยน้อยกว่าสมาชิกที่มีประสบการณ์ในการขับจีรตจักรยานยนต์ 10 ปีขึ้นไป

สมมติฐานที่ 5 สมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ที่มีขนาดเครื่องยนต์ของจักรยานยนต์ต่างกัน มีพฤติกรรมการขับจีรตจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยแตกต่างกัน

ตารางที่ 13 ผลวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมการขับจีรตจักรยานยนต์ปลอดภัยที่ปลอดภัยของสมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi จำแนกตามขนาดเครื่องยนต์ของจักรยานยนต์

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	3	1.79	0.60	6.48	0.00
ภายในกลุ่ม	100	9.20	0.09		
รวม	103	10.99			

*p < .05

จากตารางที่ 13 ผลวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมการขับจีรตจักรยานยนต์ปลอดภัยที่ปลอดภัยของสมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi จำแนกตามขนาดเครื่องยนต์ของจักรยานยนต์ พบว่า สมาชิกที่มีขนาดเครื่องยนต์ของจักรยานยนต์ต่างกัน มีพฤติกรรมการขับจีรตจักรยานยนต์ปลอดภัยที่ปลอดภัยแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 และได้ทำการวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ด้วยวิธี LSD ได้ผลวิเคราะห์ ดังนี้

ตารางที่ 14 ผลวิเคราะห์เปรียบเทียบรายคู่ของค่าเฉลี่ยพฤติกรรมการขับจีรตจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของสมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ภาพรวมรายด้าน จำแนกตามขนาดเครื่องยนต์ของจักรยานยนต์

ขนาดเครื่องยนต์ของจักรยานยนต์	\bar{X}	150 ซีซี	250 ซีซี	500 ซีซี	อื่นๆ
150 ซีซี	3.11	-	-0.41796*	-0.17265*	
250 ซีซี	3.53		-	0.24531*	0.27543*
500 ซีซี	3.28			-	
อื่นๆ	3.25				-

จากตารางที่ 14 เมื่อทำการทดสอบความแตกต่าง ระหว่างค่าเฉลี่ยเป็นรายคู่ด้วยวิธีการทดสอบ LSD พบว่า สมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ที่มีขนาดเครื่องยนต์ของจักรยานยนต์ต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยที่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05 จำนวน 4 คู่ คือ

คู่ที่ 1 ขนาดเครื่องยนต์ของจักรยานยนต์ 150 ซีซี กับขนาดเครื่องยนต์ของจักรยานยนต์ 250 ซีซี สามารถอธิบายได้ดังนี้ สมาชิกที่มีขนาดเครื่องยนต์ของจักรยานยนต์ 150 ซีซี มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยน้อยกว่าสมาชิกที่มีขนาดเครื่องยนต์ของจักรยานยนต์ 250 ซีซี

คู่ที่ 2 ขนาดเครื่องยนต์ของจักรยานยนต์ 150 ซีซี กับขนาดเครื่องยนต์ของจักรยานยนต์ 500 ซีซี สามารถอธิบายได้ดังนี้ สมาชิกที่มีขนาดเครื่องยนต์ของจักรยานยนต์ 150 ซีซี มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยน้อยกว่าสมาชิกที่มีขนาดเครื่องยนต์ของจักรยานยนต์ 500 ซีซี

คู่ที่ 3 ขนาดเครื่องยนต์ของจักรยานยนต์ 250 ซีซี กับขนาดเครื่องยนต์ของจักรยานยนต์ 500 ซีซี สามารถอธิบายได้ดังนี้ สมาชิกที่มีขนาดเครื่องยนต์ของจักรยานยนต์ 250 ซีซี มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยมากกว่าสมาชิกที่มีขนาดเครื่องยนต์ของจักรยานยนต์ 500 ซีซี

คู่ที่ 4 ขนาดเครื่องยนต์ของจักรยานยนต์ 250 ซีซี กับขนาดเครื่องยนต์ของจักรยานยนต์อื่น ๆ สามารถอธิบายได้ดังนี้ สมาชิกที่มีขนาดเครื่องยนต์ของจักรยานยนต์ 250 ซีซี มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยมากกว่าสมาชิกที่มีขนาดเครื่องยนต์ของจักรยานยนต์อื่น ๆ

สมมติฐานที่ 6 สมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ที่มีระยะทางที่ใช้เป็นประจำต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยแตกต่างกัน

ตารางที่ 15 ผลวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยที่ปลอดภัยของสมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi จำแนกตามระยะทางที่ใช้เป็นประจำ

แหล่งความแปรปรวน	df	SS	MS	F	Sig.
ระหว่างกลุ่ม	3	0.44	0.15	1.38	0.25
ภายในกลุ่ม	100	10.55	0.15	1.38	
รวม	103	10.99			

*p < .05

จากตารางที่ 15 ผลวิเคราะห์ความแปรปรวนเพื่อเปรียบเทียบความแตกต่างของพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยที่ปลอดภัยของสมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi จำแนกตามระยะทางที่ใช้เป็นประจำ พบว่า สมาชิกที่มีระยะทางที่ใช้เป็นประจำต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยที่ปลอดภัย ไม่แตกต่างกัน

ตารางที่ 16 สรุปผลการทดสอบสมมติฐาน

สมมติฐาน	ผลการทดสอบ สมมติฐาน
1. สมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ที่มีอายุต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยที่แตกต่างกัน	ยอมรับสมมติฐาน
2. สมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยที่ปลอดภัยแตกต่างกัน	ปฏิเสธสมมติฐาน
3. สมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ที่มีอาชีพต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยแตกต่างกัน	ยอมรับสมมติฐาน
4. สมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยแตกต่างกัน	ยอมรับสมมติฐาน
5. สมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ที่มีขนาดเครื่องยนต์ของจักรยานยนต์ต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยแตกต่างกัน	ยอมรับสมมติฐาน
6. สมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ที่มีระยะทางที่ใช้เป็นประจำต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยแตกต่างกัน	ปฏิเสธสมมติฐาน

บทที่ 5

สรุป อภิปรายผล และข้อเสนอแนะ

กรณีศึกษาพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่ม CBR Club Chanthaburi มีวัตถุประสงค์ เพื่อศึกษาพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่ม CBR Club Chanthaburi และเปรียบเทียบพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่ม CBR Club Chanthaburi โดยจำแนกตาม อายุ ระดับการศึกษาสูงสุด อาชีพ ระยะเวลาในการขับขี่จักรยานยนต์ ขนาดของเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ และระยะทางที่ใช้เป็นประจำ โดยเก็บข้อมูลจากสมาชิกในกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ผู้วิจัยได้กำหนดขนาดกลุ่มใช้วิธีหาขนาดกลุ่มตัวอย่างแบบทราบจำนวนประชากรที่ชัดเจนแน่นอน โดยการแทนค่าในสูตรของ Taro Yamane ที่ระดับความเชื่อมั่น 95% และกำหนดความคลาดเคลื่อนที่ยอมรับได้ 0.05 จากการคำนวณกลุ่มตัวอย่างครั้งนี้ได้ขนาดกลุ่มตัวอย่าง จำนวน 104 คน เครื่องมือที่ใช้ในการเก็บข้อมูล โดยใช้แบบสอบถามและวิเคราะห์ข้อมูลด้วยสถิติ ค่าความถี่ ค่าร้อยละ ค่าเฉลี่ย ค่าเบี่ยงเบนมาตรฐาน และทดสอบสมมติฐานด้วยสถิติ t-test, One-way ANOVA และทำการทดสอบความแตกต่างรายคู่ด้วยวิธีของ LSD ผู้วิจัยได้นำเสนอผลการศึกษาลำดับ ดังนี้

1. สรุปผลการวิจัย
2. อภิปรายผล
3. ข้อเสนอแนะ

สรุปผลการวิจัย

ส่วนที่ 1 ผลการวิเคราะห์ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

ผลการศึกษา พบว่า ผู้ตอบแบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่ม CBR Club Chanthaburi จำนวน 104 คน ส่วนใหญ่อยู่ระหว่าง 18-25 ปี มีระดับการศึกษาสูงสุดปริญญาตรี/ ปวส. มีอาชีพธุรกิจส่วนตัว มีประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ 10 ปีขึ้นไป รถจักรยานยนต์ที่ขับขี่มีเครื่องยนต์ 150 ซีซี ระยะทางเป็นประจำโดยประมาณไม่เกิน 50 กิโลเมตร

ส่วนที่ 2 ผลวิเคราะห์ข้อมูลพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่ม CBR Club Chanthaburi

ผลการศึกษาพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่ม CBR Club Chanthaburi โดยภาพรวม พบว่า สมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi มีพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยในระดับสูง เมื่อจำแนกตามรายด้านได้ ดังนี้

ด้านการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ อยู่ในระดับปฏิบัติทุกครั้ง เป็นอันดับ 1

ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร อยู่ในระดับปฏิบัติทุกครั้ง เป็นอันดับ 2

ด้านการระมัดระวังในการขับขี่ อยู่ในระดับปฏิบัติบ่อยครั้ง เป็นอันดับ 3

จากผลการศึกษา ผู้วิจัยพบว่าพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่ม CBR Club Chanthaburi พบว่า ในด้านการระมัดระวังในการขับขี่ โดยระดับของการปฏิบัติของกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ได้รับและให้ความสำคัญเป็นอันดับท้าย แสดงให้เห็นว่าสมาชิกส่วนใหญ่คิดว่าระดับของการระมัดระวังในการขับขี่เป็นเรื่องที่จำเป็นไม่มาก ฉะนั้น จึงควรปรับเปลี่ยนความคิดและการปฏิบัติด้านการระมัดระวังในการขับขี่มากขึ้น

ผลการศึกษาพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ด้านการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ พบว่า สมาชิกของกลุ่ม CBR Club Chanthaburi มีพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ด้านการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ ในภาพรวมอยู่ในระดับปฏิบัติทุกครั้ง เมื่อจำแนกตามรายข้อ พบว่า ท่านลดความเร็วของจักรยานยนต์เมื่อขับขี่ถึงทางแยก มีค่าเฉลี่ยสูงสุด รองลงมา คือ ท่านให้สัญญาณไฟหรือสัญญาณมือขณะเลี้ยวรถ ท่านพลีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ท่านสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์ ท่านให้สัญญาณไฟทุกครั้งขณะเปลี่ยนช่องทางเดินรถ ท่านพกคู่มือการจดทะเบียนรถคันที่ขับขี่ ท่านไม่กลับรถในเขตห้ามกลับรถ ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ฝ่าสัญญาณไฟแดง ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์โดยมีคนซ้อนท้ายไม่เกิน 1 คน ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ตัดหน้ารถคันอื่น ท่านไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะที่มีเมฆมืด ท่านไม่แข่งรถจักรยานยนต์ในเขตห้ามแข่ง ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์แซงขวา ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ชิดซ้ายในช่องทางเดินรถ และน้อยที่สุดคือ นอกเขตชุมชนท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง

ผลการศึกษาพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร พบว่า สมาชิกของกลุ่ม CBR Club Chanthaburi มีพฤติกรรมกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร ในภาพรวมอยู่ในระดับปฏิบัติทุกครั้ง เมื่อจำแนกตามรายข้อ พบว่า ท่านตรวจเช็ครถจักรยานยนต์ในเรื่องปรับกระจกส่องหลังให้มองเห็นชัด มีค่าเฉลี่ยสูงสุด รองลงมา คือ ท่านตรวจเช็ครถจักรยานยนต์ในเรื่องสัญญาณไฟเลี้ยว ท่านตรวจเช็ค

รถจักรยานยนต์ในเรื่องสัญญาณไฟท้าย ท่านตรวจเช็ครถจักรยานยนต์ในเรื่องสัญญาณไฟหน้า
ท่านตรวจเช็ครถจักรยานยนต์ในเรื่องสัญญาณไฟเบรก ท่านตรวจเช็ครถจักรยานยนต์ในเรื่อง
คู่มือหมั่นหล่อลื่น ท่านตรวจเช็ครถจักรยานยนต์ในเรื่องสภาพเบรก ท่านตรวจเช็ครถจักรยานยนต์
ในเรื่องสภาพยาง ท่านตรวจเช็ครถจักรยานยนต์ในเรื่องสภาพล้อรถ ท่านตรวจเช็ครถจักรยานยนต์
ในเรื่องสภาพเครื่องยนต์ ท่านตรวจเช็ครถจักรยานยนต์ในเรื่องสภาพเกียร์ เมื่อรถจักรยานยนต์
ของท่านมีความผิดปกติเล็กน้อย จะให้ช่างตรวจสอบสภาพและซ่อมแซม และน้อยที่สุด คือ ท่านตรวจเช็ค
รถจักรยานยนต์ในเรื่องแตร

ผลการศึกษาพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่ม CBR Club Chanthaburi
ด้านการระมัดระวังในการขับขี่ พบว่า สมาชิกของกลุ่ม CBR Club Chanthaburi มีพฤติกรรมการขับขี่
รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ด้านการระมัดระวังในการขับขี่ ในภาพรวมอยู่ในระดับปฏิบัติบ่อยครั้ง
เมื่อจำแนกตามรายชื่อ พบว่า ท่านสวมหมวกนิรภัยจะรัดสายรัดคาง มีค่าเฉลี่ยสูงสุด รองลงมา คือ
ท่านจะไม่เล่นหยอกล้อกับเพื่อนในขณะที่ขับขี่ ท่านจะไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะที่วังวนนอน
เมื่อท่านเป็นผู้ใช้ ปวดศีรษะ จะไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์ และน้อยที่สุด คือ ท่านจะไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์
ในขณะที่หงุดหงิด อารมณ์ไม่ดี

ส่วนที่ 3 ผลการทดสอบสมมติฐาน

ผลการทดสอบสมมติฐานเพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย
ของกลุ่ม CBR Club Chanthaburi จำแนกตาม อายุ ระดับการศึกษาสูงสุด อาชีพ ประสบการณ์
ในการขับขี่จักรยานยนต์ ขนาดของเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ และระยะทางที่ใช้เป็นประจำ
พบว่า

1. สมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ที่มีอายุต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์
ปลอดภัยที่แตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05
2. สมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ที่มีระดับการศึกษาต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่
รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยแตกต่างกัน ไม่แตกต่างกัน
3. สมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ที่มีอาชีพต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่
รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05
4. สมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ที่มีประสบการณ์ในการขับขี่จักรยานยนต์
ต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ
ที่ระดับ 0.05
5. สมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ที่มีขนาดเครื่องยนต์ของจักรยานยนต์ต่างกัน
มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

6. สมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ที่มีระยะทางที่ใช้เป็นประจำต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ไม่แตกต่างกัน

อภิปรายผลการวิจัย

จากการวิจัยเรื่อง พฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ผู้วิจัยขออภิปรายผล ดังนี้

1. ผลการศึกษาพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่ม CBR Club Chanthaburi พบว่า สมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi มีพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยระดับสูง ซึ่งสอดคล้องกับงานวิจัยของนิรามัย ศุภนราพรพงศ์ (2539) ได้ศึกษาการประยุกต์แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น ศูนย์การศึกษานอกโรงเรียนจังหวัดตราด โดยศึกษานักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น ศูนย์การศึกษานอกโรงเรียน อำเภอเขาสมิง จังหวัดตราด ในปีการศึกษา 2538 ผลการศึกษาพบว่าการรับรู้โอกาสเสี่ยงของการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขีรถจักรยานยนต์ โดยภาพรวมมีความสัมพันธ์ต่อการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย โดยตัวแปรดังกล่าวนี้ มีความสัมพันธ์ทางบวกและสามารถอธิบายการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมการขับขีรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยได้ร้อยละ 17.3

ในการศึกษาด้านปฏิบัติตามกฎจราจร ผู้วิจัยพบว่า ท่านขับขีรถจักรยานยนต์แซงขวา และท่านขับขีรถจักรยานยนต์ซัดซ้ายในช่องทางเดินรถ สมาชิกให้ความสำคัญเป็นอันดับท้าย เพราะช่องทางซ้ายในช่องทางเดินรถอาจมีรถจอดอยู่หรือวัตถุอยู่บนช่องทางเดินรถ

ในการศึกษาด้านการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ ผู้วิจัยพบว่า ท่านตรวจเช็ครถจักรยานยนต์ในเรื่องแตร และเมื่อรถจักรยานยนต์ของท่านมีความผิดปกติเล็กน้อย จะให้ช่างตรวจสภาพและซ่อมแซม สมาชิกให้ความสำคัญเป็นอันดับท้าย เพราะแตรเป็นอุปกรณ์ที่ติดมากับรถที่ไม่ค่อยได้ใช้มากที่สุดและการที่ไม่ใช้ช่างตรวจเมื่อพบความผิดปกติเล็กน้อยเพราะเป็นสิ่งที่ไม่ทัน ได้สังเกตเห็น ได้ชัดเจน

ในการศึกษาด้านการระมัดระวังในการขับขี ผู้วิจัยพบว่า เมื่อท่านเป็นไข้ ปวดศีรษะ จะไม่ขับขีรถจักรยานยนต์และท่านจะไม่ขับขีรถจักรยานยนต์ในขณะที่หงุดหงิด อารมณ์ไม่ดี สมาชิกให้ความสำคัญเป็นอันดับท้าย เพราะว่ามีเหตุจำเป็นในการเดินทาง เช่น เดินทางไปทำงาน เดินทางกลับบ้าน เป็นต้น

2. การเปรียบเทียบพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่ม CBR Club Chantaburi โดยจำแนกตาม อายุ ระดับการศึกษาสูงสุด อาชีพ ประสบการณ์ในการขับขี่จักรยานยนต์ ขนาดของเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ และระยะทางที่ใช้เป็นประจำ พบว่า

2.1 อายุ สมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ที่มีอายุต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยที่แตกต่างกัน จึงยอมรับสมมติฐานการวิจัย ซึ่งสอดคล้องกับผลงานวิจัยของเรณู คงสันทัด และคณะ (2540) ได้ศึกษาความรู้ ทักษะคิด และการปฏิบัติต่อหมวกนิรภัย และกฎหมายหมวกนิรภัยของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ หลังการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยในจังหวัดสมุทรสงคราม โดยศึกษาจากกลุ่มผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในจังหวัดสมุทรสงครามที่ขับรถผ่านด่านตรวจทั้ง 3 แห่ง บนถนนสายหลักของอำเภอเมือง อำเภออัมพวา และอำเภอบางคนที ผลการศึกษา พบว่า อายุมีผลทำให้ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์มีการปฏิบัติต่อหมวกนิรภัยแตกต่างกัน อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติ และสอดคล้องกับงานวิจัยของนภดล บำรุงกิจ(2543) ได้ทำการวิจัยเรื่องพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของข้าราชการ ทหารอากาศ ชั้นประทวน พบว่า อายุมีผลต่อพฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ อย่างมีนัยสำคัญทางสถิติที่ระดับ 0.05

ในการศึกษาครั้งนี้ ผู้วิจัยพบว่า สมาชิกที่มีอายุต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย แตกต่างกัน

2.2 ระดับการศึกษาสูงสุด สมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ที่มีระดับการศึกษาสูงสุดต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยที่ไม่แตกต่างกัน จึงปฏิเสธสมมติฐานการวิจัย ซึ่งไม่สอดคล้องกับผลงานวิจัยของชัยพ จุณณวัตต์ (2540, บทคัดย่อ) ศึกษาเรื่องปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง พบว่า ผู้ที่ขับขี่ที่มีชั้นการศึกษาสูงจะฝ่าฝืนกฎจราจรน้อยกว่าผู้ที่มีชั้นปีที่ศึกษาต่ำ

2.3 อาชีพ สมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ที่มีอาชีพต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยที่แตกต่างกัน จึงยอมรับสมมติฐานการวิจัย ซึ่งสอดคล้องกับผลงานวิจัยของศิริกุล กุลเรียบ และคณะ (2541) ได้ศึกษาการเกิดอุบัติเหตุและพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของบุคลากรในสถานศึกษาในเขตอำเภอเมือง ในจังหวัดขอนแก่น พบว่า อาจารย์และบุคลากรอื่น ๆ นักศึกษาอาชีวะ นักเรียนมัธยมศึกษา ได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 55.8 และ 43.3 ตามลำดับ รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 47.9 สภาพถนนขรุขระเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 27.3 ของผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่จะเป็นผู้ขับขี่ ร้อยละ 77.8 ไม่สวมหมวกนิรภัยถึงร้อยละ 83.5 ไม่รัดเข็มขัดนิรภัย ร้อยละ 69.5 บุคลากรในสถานศึกษาที่ขับขี่ยานพาหนะเป็นประจำไม่มีใบขับขี่ ร้อยละ 60.9

2.4 ประสิทธิภาพในการขับขี่รถจักรยานยนต์ สมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ที่มีอาชีพต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยที่แตกต่างกัน จึงยอมรับสมมติฐานการวิจัย ซึ่งสอดคล้องกับผลงานวิจัยของวิศรา บันลือ (2543) ได้ศึกษาปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุของรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชายวัยรุ่นในจังหวัดยโสธร ผลการวิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างส่วนมากอายุ 15-24 ปี รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะ มีใบอนุญาตขับขี่รถจักรยานยนต์ ร้อยละ 24.3 และร้อยละ 56.3 เห็นด้วยกับการบังคับใช้หมวกนิรภัย สาเหตุของการเกิดอุบัติเหตุจากรขาดความระมัดระวังตัวเอง ร้อยละ 44.6 ดื่มแอลกอฮอล์ ร้อยละ 11.2 ส่วนใหญ่ขึ้นบนถนนลาดบาง ร้อยละ 50.9 มีด ไม่มีแสงไฟ ร้อยละ 24.7 กลุ่มนักศึกษาที่มีบุคลิกภาพแบบค่านิ่งถึงเหตุผล ร้อยละ 78.3 ไม่มีประสิทธิภาพในการขับขี่เพียงพอ ร้อยละ 46.7

2.5 ขนาดของเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ สมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ที่มีขนาดของเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยที่แตกต่างกัน จึงยอมรับสมมติฐานการวิจัย ซึ่งสอดคล้องกับผลงานวิจัยของศิริกุล กุลเรียบ และคณะ (2541) ได้ศึกษาการเกิดอุบัติเหตุและพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของบุคลากรในสถานศึกษาในเขตอำเภอเมือง ในจังหวัดขอนแก่น พบว่า อาจารย์และบุคลากรอื่น ๆ นักศึกษาอาชีวะ นักเรียนมัธยมศึกษา ได้รับอุบัติเหตุจากการจราจรมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 55.8 และ 43.3 ตามลำดับ รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 47.9 ขนาดเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์ คิดเป็นร้อยละ 55.4 สภาพถนนขรุขระเป็นสาเหตุของอุบัติเหตุมากที่สุด คิดเป็นร้อยละ 27.3 ของผู้บาดเจ็บส่วนใหญ่จะเป็นผู้ขับขี่ ร้อยละ 77.8 ไม่สวมหมวกนิรภัยถึงร้อยละ 83.5 ไม่รัดเข็มขัดนิรภัย ร้อยละ 69.5 บุคลากรในสถานศึกษาที่ขับขี่ยานพาหนะเป็นประจำไม่มีใบขับขี่ ร้อยละ 60.9

2.6 ระยะเวลาที่ใช้เป็นประจำ สมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ที่มีระยะเวลาที่ใช้เป็นประจำไม่ต่างกัน มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ปลอดภัยที่ไม่แตกต่างกัน จึงปฏิเสธสมมติฐานการวิจัย

ข้อเสนอแนะ

จากการศึกษาพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่ม CBR Club Chanthaburi ดังปรากฏผลการศึกษานำมาเสนอสรุปไว้แล้ว ผู้วิจัยเห็นว่า มีประเด็นบางอย่างที่สำคัญ จึงมีข้อเสนอแนะ ดังต่อไปนี้

ข้อเสนอแนะเชิงนโยบาย

จากผลการศึกษาเรื่อง “พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่ม CBR Club Chanthaburi” พบว่า สมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi มีพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์

ที่ปลอดภัย ทั้ง 3 ด้าน คือ ด้านการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร ด้านการระมัดระวังในการขับขี่ ในภาพรวมอยู่ในระดับการมีพฤติกรรมรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยระดับสูง และเป็นทีพอใจของกลุ่ม CBR Club Chantaburi ดังนั้น ข้อเสนอแนะแนวทางการปรับปรุงการพฤติกรรม จึงเน้นเรื่องการรักษามาตรฐานและการพัฒนาพฤติกรรมรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ซึ่งผู้วิจัยขอเสนอแนวทางในการพัฒนาเชิงนโยบาย ดังนี้

1. ควรพัฒนาประสิทธิภาพพฤติกรรมรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ให้มีความปลอดภัยมากยิ่งขึ้น เพื่อที่จะได้ยับยั้งและลดพฤติกรรมเสี่ยงที่จะทำให้เกิดอุบัติเหตุ ซึ่งจะส่งผลให้ลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจร

2. ควรมีการวางแผนพัฒนาสมาชิกให้มีความรู้ความสามารถในป้องกันอุบัติเหตุ เพื่อให้ลดการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากการจราจร

ข้อเสนอแนะเชิงปฏิบัติการ

จากผลการศึกษาเรื่อง “พฤติกรรมรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่ม CBR Club Chantaburi” พบว่า ทั้ง 3 ด้าน คือ ด้านการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์ ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร ด้านการระมัดระวังในการขับขี่ พบว่า ยังมีจุดบกพร่องเกี่ยวกับพฤติกรรมรถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ทั้ง 3 ด้าน ดังนั้น เพื่อเป็นการแก้ปัญหาเชิงนโยบาย จึงควรมีการปรับปรุง ดังนี้

1. ด้านการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์
 - 1.1 แนะนำให้ตรวจเช็คแต่รถที่ทำให้เกิดเสียงดัง เพื่อใช้เป็นสัญญาณเตือนผู้ที่ขับขี่รถยนต์คันอื่น ๆ และผู้ที่สัญจรไปมาในท้องถนน
 - 1.2 แนะนำให้พัฒนาเกี่ยวกับการตรวจเช็ครถจักรยานยนต์เบื้องต้นด้วยตนเอง
2. ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร
 - 2.1 แนะนำว่าควรขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วไม่เกินที่กำหนดของแต่ละพื้นที่
 - 2.2 แนะนำว่าควรขับขี่รถจักรยานยนต์ชิดถนนด้านซ้าย
 - 2.3 แนะนำว่าควรขับขี่รถจักรยานยนต์แข่งทางด้านขวา โดยมีระยะห่างพอสมควร
3. ด้านการระมัดระวังในการขับขี่
 - 3.1 ควรมีความพร้อมทางร่างกายก่อนที่จะขับขี่รถจักรยานยนต์
 - 3.2 ควรมีความพร้อมทางจิตใจก่อนที่จะขับขี่รถจักรยานยนต์

ข้อเสนอแนะเชิงวิชาการ

เพื่อให้พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่ม CBR Club Chantaburi มีการพัฒนาอย่างต่อเนื่อง ดังนั้น ผู้วิจัยขอเสนอแนะแนวทางการพัฒนาคุณภาพ ดังนี้

1. ควรมีการศึกษาปัญหาพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่ม CBR Club Chantaburi ในเชิงคุณภาพ ด้วยการสัมภาษณ์แบบเจาะลึก เพื่อให้ทราบถึงวิธีการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย ปัญหาอุปสรรคและให้สมาชิกหาแนวทางการแก้ไข เพื่อให้ได้ข้อมูลไปใช้เป็นแนวทางในการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

2. ควรขยายขอบเขตการศึกษาไปยังกลุ่มอื่น ๆ ในพื้นที่จังหวัดจันทบุรี เพื่อเปรียบเทียบพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย และหาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์ต่อการการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย เพื่อใช้เป็นแนวทางในการส่งเสริมพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยให้มีประสิทธิภาพต่อไป

บรรณานุกรม

- กรมควบคุมโรค กระทรวงสาธารณสุข. (2558). *อุบัติเหตุดู*. เข้าถึงได้จาก http://epid.moph.go.th/NCDweb2/article/rti_healtday.html
- กระทรวงสาธารณสุข. (2542). *แนวคิด ทฤษฎีและการนำไปใช้ในการดำเนินงานสุขศึกษาและพัฒนาพฤติกรรมสุขภาพ*. นนทบุรี: โรงพิมพ์กองสุขศึกษา สำนักงานปลัดกระทรวงสาธารณสุข.
- กองแผนงาน กรมการขนส่ง. (2558). *สรุปรายงานจำนวนรถแยกประเภทรถที่จดทะเบียน ณ วันที่ 28 กุมภาพันธ์ 2558*. กรุงเทพฯ: กรมการขนส่ง.
- กันยา สุวรรณแสง. (2532). *จิตวิทยาทั่วไป*. กรุงเทพฯ: บำรุงสาสน์.
- งามตา วนินทานนท์. (2537). *จิตวิทยาสังคม*. กรุงเทพฯ: เอ็กเพรสมีเดีย.
- จีระศักดิ์ เจริญพันธ์ และเฉลิม ต้นสกุล. (2543). *พฤติกรรมสุขภาพ* (พิมพ์ครั้งที่ 5). มหาสารคาม: โรงพิมพ์คลังนานาวิทยา.
- จุฬารัตน์ โสตะ. (2539). *สวัสดิศึกษา*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ชัยพร จุณณวัฒน์. (2540). *ปัจจัยที่มีผลต่อพฤติกรรมกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์รับจ้าง*. วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชารัฐศาสตร์, บัณฑิตวิทยาลัย, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- ชูศรี ประกอบกุล. (2536). *ประสิทธิผลของการจัดโปรแกรมสุขศึกษา เรื่องการป้องกันการกระทบกระเทือนทางสมองเมื่อเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์โดยการสวมหมวกนิรภัยให้แก่นักเรียนวิทยาลัยเทคนิคสิงห์บุรี*. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาสาธารณสุขศาสตร์, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยมหิดล.
- ฐิติพร ภูประเสริฐ. (2542). *การแข่งขันรถจักรยานยนต์บนถนนหลวงในเขตกรุงเทพมหานคร*. วิทยานิพนธ์รัฐศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชารัฐศาสตร์, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยจุฬาลงกรณ์.
- ณัฐพล พัฒนชัยกุล. (2548). *การศึกษาพฤติกรรมกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักศึกษามหาวิทยาลัยราชภัฏเลย*. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาสังคมศาสตร์เพื่อการศึกษา, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยราชภัฏเลย.
- เทิดศักดิ์ พรหมอารักษ์ และสุวิทย์ พัฒน์มณี. (2544). *พฤติกรรมสุขภาพ* (พิมพ์ครั้งที่ 3). ขอนแก่น: ขอนแก่นการพิมพ์.

- นงรัตน์ เหล่าสุริยงค์. (2540). การประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจเพื่อป้องกันโรคในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกรรมการขับชีรธจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนปลาย จังหวัดน่าน. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต, สาขาวิชาสาธารณสุขศาสตร์, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยมหิดล.
- นภคล บำรุงกิจ. (2543). พฤติกรรมการป้องกันอุบัติเหตุจราจรจากการขับชีรธจักรยานยนต์ของข้าราชการทหารอากาศชั้นประทวน. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาสิ่งแวดล้อม, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยมหิดล.
- นิรามัย สุนทรพรศักดิ์. (2539). การประยุกต์แบบแผนความเชื่อด้านสุขภาพในการปรับเปลี่ยนพฤติกรรมกรรมการขับชีรธจักรยานยนต์ของนักเรียนมัธยมศึกษาตอนต้น ศูนย์การศึกษา นอกโรงเรียนจังหวัดตราด. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาสุขภาพศึกษา, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยมหิดล.
- บัญญัติ มณีคำ. (2538). ความเชื่อด้านสุขภาพและพฤติกรรมกรรมการขับชีรธจักรยานยนต์ของผู้ขับชีรธจักรยานยนต์ในจังหวัดเชียงใหม่. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาการส่งเสริมสุขภาพ, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยเชียงใหม่.
- บุปผา ทิมสุนทร. (2541). พฤติกรรมความปลอดภัยในการขับชีรธจักรยานยนต์ของนักเรียนระดับประกาศนียบัตรวิชาชีพ จังหวัดพระนครศรีอยุธยา. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาสุขภาพศึกษา, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยศรีนครินทรวิโรฒ.
- ปภัศพร พรวัฒนา. (2548). พฤติกรรมเสี่ยงต่อการเกิดอุบัติเหตุจากการขับชีรธจักรยานยนต์ของครอบครัวผู้ป่วยที่ประสบอุบัติเหตุจากการขับชีรธจักรยานยนต์ โรงพยาบาลนครนายก. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาสุขภาพศึกษา, คณะวิทยาศาสตร์, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- ประภาพรเพ็ญ สุวรรณ และสวีน สุวรรณ. (2536). พฤติกรรมศาสตร์ พฤติกรรมสุขภาพ และสุขภาพศึกษา (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: เจ้าพระยาการพิมพ์.
- ปาริชาติ ทองเรือง. (2548). ความคิดเห็นของวัยรุ่นผู้ขับชีรธจักรยานยนต์ที่มีต่อการเกิดอุบัติเหตุจราจร ในเขตอำเภอเมือง จังหวัดตรัง. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาสังคมวิทยา, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยเกษตรศาสตร์.
- พระราชบัญญัติการจราจรทางบก พ.ศ.2522 สำหรับ พ.ศ.2538. (2537). กรุงเทพฯ: สุตรไฟศาล.

- ไพรินทร์ สมุทรเสน. (2540). การใช้กระบวนการกลุ่มร่วมกับแรงสนับสนุนทางสังคมในการพัฒนาพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของนักศึกษาชายวิทยาลัยอาชีวะจังหวัดระยอง. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต, สาขาวิชาสุขศึกษา, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยมหิดล.
- ไพโรจน์ ลดาจิตรกุล. (2551). อุบัติเหตุ (Accident) กับการสูญเสีย. เข้าถึงได้จาก <http://www.ismed.or.th>.
- มณีนันท์ ชีระวิวัฒน์. (2538). การประยุกต์ทฤษฎีแรงจูงใจในการป้องกันโรคเพื่อปรับเปลี่ยนพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียนชายชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายจังหวัดกาญจนบุรี. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต, สาขาวิชาสุขศึกษา, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยมหิดล.
- ยศ สันตสมบัติ (2540). มนุษย์กับวัฒนธรรม (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์มหาวิทยาลัยธรรมศาสตร์.
- ยุทธนา วรณปิติกุล และสุพิลา เรืองจิต. (2550). บันทึกโหมหน้ำอุบัติเหตุรถมอเตอร์ไซค์. กรุงเทพฯ: มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ.
- ราชบัณฑิตยสถาน. (2546). พจนานุกรมฉบับราชบัณฑิตยสถาน พ.ศ. 2542. กรุงเทพฯ: นานมีบุ๊ค.
- เรณู คงสันทัต. (2540). การศึกษาความรู้ ทักษะคิด และการปฏิบัติต่อหมวกนิรภัยและกฎหมายหมวกนิรภัยในจังหวัดสมุทรสงคราม. สมุทรสงคราม: งานสุขศึกษา สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดสมุทรสงคราม.
- วราภรณ์ รักวิชัย. (2535). การอบรมเลี้ยงดูเด็กประถมวัย. กรุงเทพฯ: ต้นอ้อการพิมพ์.
- วิทยาลัยบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา. (2551). คู่มือการทำปัญหาพิเศษ สำหรับนิสิตหลักสูตรมหาบัณฑิต วิทยาลัยบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา. ชลบุรี: วิทยาลัยบริหารรัฐกิจ มหาวิทยาลัยบูรพา.
- วิภัตรา บันลือ. (2543). การศึกษาปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุจากรถจักรยานยนต์ของนักเรียนชายวัยรุ่นในจังหวัดยโสธร. ยโสธร: ม.ป.ท.
- วิภาดา จุฑาพลกุล. (2538). การปรับเปลี่ยนพฤติกรรมเพื่อป้องกันอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนักเรียน โดยกลุ่มเพื่ออาสาสมัครมัธยมศึกษาตอนปลายจังหวัดเพชรบูรณ์. วิทยานิพนธ์วิทยาศาสตร์มหาบัณฑิต, สาขาวิชาสาธารณสุขศาสตร์, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยมหิดล.

- ศิริกุล กุลเลียบ, สุนันทา ศรีวิวัฒน์ และวรศักดิ์ สุขพร. (2541). *การศึกษาการเกิดอุบัติเหตุ และพฤติกรรมการใช้รถใช้ถนนของบุคลากรในสถานศึกษาในเขตอำเภอเมือง จังหวัดขอนแก่น*. ขอนแก่น: ม.ป.ท.
- ศูนย์ข้อมูลอุบัติเหตุเพื่อเสริมสร้างวัฒนธรรมความปลอดภัยทางถนน. (2559). *ทศวรรษแห่งความปลอดภัยทางถนน 2554-2563*. เข้าถึงได้จาก <http://rvpreport.rvpeservice.com>
- ศูนย์วิชาการความปลอดภัย. (2558). *รายงานสถานการณ์โลกด้านความปลอดภัยทางถนน*. กรุงเทพฯ: ศูนย์วิชาการความปลอดภัย.
- สงวน สุทธิเลิศอรุณ. (2545.). *พฤติกรรมกับการพัฒนาคน* (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: อักษรการพิมพ์.
- สมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi. (2559). *รายชื่อกลุ่ม CBR Club Chanthaburi*. จันทบุรี: กลุ่ม CBR Club Chanthaburi.
- สัญญา สัญญาวิวัฒน์. (2540). *ทฤษฎีสังคมวิทยา: เนื้อหาและแนวทางการใช้ประโยชน์เบื้องต้น* (พิมพ์ครั้งที่ 6). กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สารานุกรมไทยสำหรับเยาวชน. (2552). *อุบัติเหตุ*. เข้าถึงได้จาก <http://gur.sanook.com/encyclopedia>
- สำนักงานตำรวจแห่งชาติ. (2542). *คู่มือประชาชน*. กรุงเทพฯ: โรงพิมพ์ตำรวจ.
- สิทธิโชค วรานุสันติกุล. (2546). *จิตวิทยาสังคม: ทฤษฎีและการประยุกต์*. กรุงเทพฯ: ซีเอ็ดดูเคชั่น.
- สุชา จันทร์เอม. (2535). *จิตวิทยาทั่วไป* (พิมพ์ครั้งที่ 7). กรุงเทพฯ: ไทยวัฒนาพานิช.
- สุชาติพิทย์ สกุลชีพัฒนา. (2536). *จิตวิทยาทั่วไป*. บุรีรัมย์: ภาควิชาจิตวิทยาและการแนะแนว คณะศึกษาศาสตร์ สถาบันราชภัฏบุรีรัมย์.
- สุพรรณ จิตรโท. (2542). *การส่งเสริมนักศึกษาโรงเรียนเทคโนโลยีภาคตะวันออกเฉียงเหนือที่ขับขีรถจักรยานยนต์ตามกฎหมายจราจร*. วิทยานิพนธ์ศิลปศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาวิชาพัฒนาสังคม, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- สุพัตรา สุภาพ. (2537). *ปัญหาสังคม* (พิมพ์ครั้งที่ 9). กรุงเทพฯ: ไทยวัฒนาพานิช.
- สุพิศวง ธรรมพันทา. (2540). *พื้นฐานวัฒนธรรมไทย* (พิมพ์ครั้งที่ 2). กรุงเทพฯ: ดี ดี บั๊คสโตร์.
- สุภาพร วีระดาวิญญู. (2538). *การศึกษาเปรียบเทียบอัตรา โนที่สนักการอบรมเลี้ยงดูและสภาพแวดล้อมของโรงเรียนระหว่างนักเรียนที่มีพฤติกรรมผิดวินัยและนักเรียนที่มีพฤติกรรมอยู่ในวินัย*. วิทยานิพนธ์ศึกษาศาสตรมหาบัณฑิต, สาขาจิตวิทยาการศึกษา, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยขอนแก่น.

- สุมาดา พาพานิช. (2540). *ปัจจัยที่มีอิทธิพลต่อพฤติกรรมการฝ่าฝืนกฎจราจรของผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์ในเขตกรุงเทพมหานคร*. วิทยานิพนธ์สังคมวิทยา มหาวิทยาลัยศิลปากร, สาขาวิชาสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา, บัณฑิตวิทยาลัย, จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย.
- สุรพล พยอมแย้ม. (2545). *ปฏิบัติการจิตวิทยาในงานชุมชน*. กาญจนบุรี: สหภาพพัฒนาการพิมพ์.
- เสริมสิทธิ์ สร้อยสอดศรี. (2548). *การป้องกันการเกิดอุบัติเหตุจากการขับขี่รถจักรยานยนต์ของนิสิตมหาวิทยาลัยบูรพา*. ปัญหาพิเศษรัฐประศาสนศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร, สาขาวิชานโยบายสาธารณะ, วิทยาลัยการบริหารรัฐกิจ, มหาวิทยาลัยบูรพา.
- อนันต์ ตันมุกขกุล. (2538). *การป้องกันอุบัติเหตุกับการแพทย์*. ม.ป.ท.
- อัญชลี หนักแน่น. (2538). *การเปรียบเทียบมโนภาพแห่งตน การอบรมเลี้ยงดูและสภาพแวดล้อมของโรงเรียนระหว่างนักเรียนที่มีพฤติกรรมผิดวินัย และนักเรียนที่มีพฤติกรรมผิดวินัยในชั้นมัธยมศึกษาตอนปลายในเขตเทศบาลเมืองขอนแก่น*. วิทยานิพนธ์ศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร, สาขาวิชาจิตวิทยาการศึกษา, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- อาภาพรรณ คงสงค์. (2543). *ปัจจัยบางประการที่มีผลต่อการปฏิบัติตามกฎจราจรในสถานศึกษาเขตเทศบาลนครขอนแก่น จังหวัดขอนแก่น*. วิทยานิพนธ์ศึกษาศาสตร์ มหาวิทยาลัยศิลปากร, สาขาวิชาการศึกษา, บัณฑิตวิทยาลัย, มหาวิทยาลัยขอนแก่น.
- Becker, H. M. (1974). *The health belief model and sick role behavior*. New Jersey: Chale B Slack.
- Bloom, M. (1996). *Primary prevention practices: issues in child's and families*. Lives. California: Sage Publications.
- Hochbaum G. M.. (1958). Pubic participation in medical Screening program. *PHS Publication*,. 572, 1-28.
- World Health Organization. (1999). *The world health report*. Sadag: WHO Graphics.

ภาคผนวก

ภาคผนวก ก

สมาชิกกลุ่ม

สมาชิกกลุ่ม CBR Club Chanthaburi

1. นาย ปิณฑิณ ทิมภรณ์
2. นายภัทรพงศ์ สุทธิประภา
3. นายปฏิภาณ รักตะวัตร
4. นายวาริช ศรี้อยสุวรรณ
5. นายวิสิษฐ บัวปัญญา
6. นายสุทธิวิษ ทิมพิทักษ์
7. นายสุทธิกร กากแก้ว
8. นายอภิรักษ์ กาญจน์เนื้ท
9. นายภวัต เขวการรณคุณ
10. นายภาณุวัฒน์ โอภาชาติ
11. นายสุรินทร์ กุมลา
12. นายธราทิพย์ สุขก้อน
13. นายมนัย กล้าสร้อย
14. นางสาวธนิดา คำรงบุญ
15. นายธารินทร์ สุดห้วยแก้ว
16. นายทศพล ตุลย์โต
17. นายภาคภูมิ ระงับทุกข์
18. นายอภิรักษ์ ดุสิตภิรมย์
19. นายสรวงค์ เว้นทอง
20. นายภาณุพงษ์ สราญกิจ
21. นายอธิวัฒน์ น้านวน
22. นายวีระศักดิ์ แดงชนกนันท์
23. นางสาวโยธกา ลพนิกล
24. นายสุกรี คณั้แตงตระกุล
25. นายณรุทธ์พงษ์ อินกนันท์กุล
26. นางสาวรัญชนา ชมพูนุช
27. นายปลิรุท ลาไทย
28. นายปิ่นเจน สานโกบน
29. นายพิชัยยุทธ โสรัตนญาณรงค์

30. นายสุมาตรา ทองม่วง
31. นางสาวสุพิชา กิติศัพท์ณรงค์เดช
32. นายเคชา ชัยอั้งขาม
33. นางสาวชนกทิพย์ พิมพัญญู
34. นายภาณุวัฒน์ ฐประดิษฐ์
35. นายวศิน ชัยระวงค์
36. นายทวีชัย พิ๋วรุ่ง
37. นางสาวรภัศกรณ์ บางแก่ง
38. นายธีระภพ จรงค์ศักดิ์
39. นายนิฤทธิ์ ไกลเกษตร
40. นายรัตชานนท์ ปินิท
41. นายอลงกรณ์ ขรรมรลสิทธิ์
42. นายชฎก ทิมลี
43. นายสมปอง ผุยพา
44. นายกรวิทย์ รักสันต์ทนพงษ์
45. นายณัฐพงศ์ ปิ่นสุวรรณ
46. นายปฐมพงศ์ จันท์เครือ
47. นายจิระวัฒน์ ประยงค์
48. นายธีรพงศ์ นาคกริน
49. นายชานนท์ กรองแก้ว
50. นายบวรกิจ วชิระปราณีกุล
51. นายอัศราทร ธนิกกุล
52. นายวรานนท์ อรนุลา
53. นายนักชานนท์ ธีชาดาณี
54. นายสิทธิโชค เกร็ดแก้ว
55. นายสมภพ ม่วงแกม
56. นายวีระยุทธ ทิม
57. นายพงศกรณ์ กลุณ
58. นายธนันท์ ทองช่วง
59. นายอัษฎาวุธ ชาเลี้ยง

60. นายภาวัต มุขทอง
61. นายจตุรงค์ มลวิสิทธิ์
62. นางสาวศิริพร คมขำ
63. นายสุคฤทธิ์ บางชน
64. นายกฤษฎา รัตนดวง
65. นายศุภชัย สุคเจริญ
66. นางสาวปัทมา กุมทอง
67. นางสาวสุวรรณา พูล
68. นายฉัตรศักดิ์ ภูมิไฉย
69. นายนิวัฒน์ ธรรมรงค์
70. นายวรวิทย์ สุขศรี
71. นายอริเดช คานที
72. นางสาวปรีชญา กิ่งเต็น
73. นายณัฐชัย เลหาเชียรประทาน
74. นายสมิต จิตรลิมิตร
75. นายจตุภูมิ สุขอิม
76. นายวศวัตต์ อรนิเอม
77. นายธนชัย กงสาสาลิวังค์
78. นางสาวจุฑามาศ กันตะภูติมา
79. นายณพัชพงษ์ วงศ์เขต
80. นายเอกภัทร ฉิมขรงค์
81. นายพงศกร ตั้งเขาทอง
82. นายธนรัตน์ บุญทึง
83. นายคมกฤต ชนนานนท์
84. นายวุฒินันท์ จันทรสิงห์
85. นายรัชชนนท์ ชันทอง
86. นายกรกช ม่วงปราสาท
87. นายสรวิวัฒน์ ตันกุล
88. นายนภดล อิมใจ
89. นายณัฐพล อมาศไทย

90. นายฉัฐวุฒิ แก้วไสว
91. นายฉัฐวุฒิ ปณานิพัฒน์
92. นายพสุพัทธ์ ธนะไพศาลวัฒนา
93. นายโชคตระกูล ทิพย์กองลาส
94. นายสุธรรม ศรีนนยา
95. นายกาญจน แก้วสุวรรณ
96. นายกิตติพงษ์ แสงสุข
97. นายภัทร วงศ์เจริญวัฒนา
98. นายชัยดิษฐ์ ชามกุม
99. นายเอกพล อัมพันธ์ทรัพย์
100. นางสาวพัทธสุดา ยงเดช
101. นายวีรยุทธ ฮั่วสุวรรณ
102. นายสิทธิพัฒน์ มีปรีชา
103. นายฉัตรชัย ทองจิต
104. นายอมรเทพ แรมเฟื่อง
105. นายประเสริฐ ปิยะดากุลวงษ์
106. นายพลากรณ์ จันทวี
107. นางสาวชนนิชา อ่อนสร
108. นายจิระพัฒน์ ภูมิทับทิม
109. นายวีระศักดิ์ กาญจนพิมาย
110. นายพงษ์ธร เคนโกศรี
111. นายวิษณุกรณ์ มากเก่ง
112. นายคุณานนท์ สวนเสนีย์
113. นายฉัตรชัย ศิวะพงษ์สมบัติ
114. นายกรณ์พงษ์ มุ่งโตกลาง
115. นายสุทธินันท์ ภูระยา
116. นายนพรัตน์ พลีสี
117. นายสุขสันต์ จันทนุร
118. นายภาณุมาศ วังวน
119. นายชินภัทร ศรีสุกใส

120. นายรัฐพงศ์ ขามอนงค์
121. นายสุราทิพย์ นาคสิงค์
122. นายภูมิ ทาดา
123. นายกนกศักดิ์ วงษ์ศรี
124. นายกิตภูมิ แสงสุรา
125. นายสุภรัตน์ จิมลิก
126. นายอิทธิเดช ทาโสม
127. นายเพชร พิคม
128. นายศกร วรรณหณาปนิส
129. นายกิตนัย สุวรรณ
130. นางสาวนิตนา หงส์จินดา
131. นายกรวิทย์ นันทจันทร
132. นายกิตนัย สุวรรณ
133. นายจิระวัฒน์ พงมุนไ้
134. นางสาวนิตยา หอมจินดา
135. นายนันทวุฒิ สุระวิทย์
136. นายพิชัย ศรีมาศ
137. นายปริญญา แสงอรุณ
138. นายชัยมงคล วงศ์คำ
139. นายรัชตะ ชัยคมพิทักษ์
140. นายชัชวาลย์ มาลีเมาะ
141. นายวุฒิพงษ์ แสนสงค์
142. นางสาวขวัญใจ วนิตา

ภาคผนวก ข
แบบสอบถาม

แบบสอบถาม

เรื่อง พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่ม CBR Club Chanthaburi

คำชี้แจง แบบสอบถามมี 2 ตอนโปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในหน้าข้อที่ตรงกับท่านมากที่สุด ดังนี้

ตอนที่ 1 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับข้อมูลทั่วไปของสมาชิกกลุ่ม ได้แก่ อายุ ระดับการศึกษาสูงสุด อาชีพ ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์ และขนาดเครื่องยนต์ของรถจักรยานยนต์

ตอนที่ 2 เป็นแบบสอบถามเกี่ยวกับพฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัยของกลุ่ม CBR Club Chanthaburi

ตอนที่ 1 ข้อมูลทั่วไปของผู้ตอบแบบสอบถาม

1. อายุ

- | | |
|----------------------------------------|-----------------------------------|
| <input type="checkbox"/> ต่ำกว่า 18 ปี | <input type="checkbox"/> 18-25 ปี |
| <input type="checkbox"/> 26-30 ปี | <input type="checkbox"/> 30-40 ปี |
| <input type="checkbox"/> 40 ปีขึ้นไป | |

2. ระดับการศึกษาสูงสุด

- | | |
|--------------------------------------------|------------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> ต่ำกว่าประถมศึกษา | <input type="checkbox"/> ประถมศึกษา |
| <input type="checkbox"/> มัธยมศึกษา/ ปวช. | <input type="checkbox"/> ปริญญาตรี/ ปวส. |
| <input type="checkbox"/> สูงกว่าปริญญาตรี | |

3. อาชีพ

- | | |
|-----------------------------------------------|--------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> นักเรียน/ นักศึกษา | <input type="checkbox"/> รับราชการ |
| <input type="checkbox"/> ธุรกิจส่วนตัว | <input type="checkbox"/> รัฐวิสาหกิจ |
| <input type="checkbox"/> อื่น ๆ โปรดระบุ..... | |

4. ประสบการณ์ในการขับขี่รถจักรยานยนต์

- | | |
|---------------------------------------|--------------------------------------|
| <input type="checkbox"/> ต่ำกว่า 1 ปี | <input type="checkbox"/> 1-5 ปี |
| <input type="checkbox"/> 6-10 ปี | <input type="checkbox"/> 10 ปีขึ้นไป |

5. รถจักรยานยนต์ที่ขับจี้มีเครื่องยนต์กี่ซีซี

() ต่ำกว่า 150 ซีซี

() 150 ซีซี

() 250 ซีซี

() 400 ซีซี

() 500 ซีซี

() อื่น ๆ โปรดระบุ.....

6. ระยะทางที่ใช้รถจักรยานยนต์เป็นประจำโดยประมาณ.....กิโลเมตร

ตอนที่ 2 พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย

คำชี้แจง โปรดทำเครื่องหมาย ✓ ลงในช่องที่ท่านเห็นว่าตรงกับความรู้สึกของท่านมากที่สุด

พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย	ระดับการปฏิบัติ			
	ปฏิบัติ ทุกครั้ง	ปฏิบัติ บ่อยครั้ง	ปฏิบัติ บางครั้ง	ไม่เคย ปฏิบัติเลย
ด้านการปฏิบัติตามกฎจราจร				
1. ท่านสวมหมวกนิรภัยขณะขับขี่รถจักรยานยนต์				
2. นอกเขตชุมชนท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ด้วยความเร็วไม่เกิน 90 กิโลเมตรต่อชั่วโมง				
3. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ชิดซ้ายในช่องทางเดินรถ				
4. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์ไม่ฝ่าสัญญาณไฟแดง				
5. ท่านให้สัญญาณไฟทุกครั้งขณะเปลี่ยนช่องทางเดินรถ				
6. ท่านลดความเร็วของจักรยานยนต์เมื่อขับไปถึงทางแยก				
7. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์โดยมีคนซ้อนท้ายไม่เกิน 1 คน				
8. ท่านขับขี่รถจักรยานยนต์แซงขวา				
9. ท่านไม่แซงรถจักรยานยนต์ในเขตห้ามแซง				
10. ท่านไม่กลับรถในเขตห้ามกลับรถ				
11. ท่านไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะที่มีเมามาสุรา				

พฤติกรรมกรับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย	ระดับการปฏิบัติ			
	ปฏิบัติ ทุกครั้ง	ปฏิบัติ บ่อยครั้ง	ปฏิบัติ บางครั้ง	ไม่เคย ปฏิบัติเลย
12. ท่านขี่รถจักรยานยนต์ไม่ตัดหน้ารถคันอื่น				
13. ท่านพกคู่มือการจดทะเบียนรถของรถคันที่ ขี่				
14. ท่านพกใบอนุญาตขี่รถจักรยานยนต์				
15. ท่านให้สัญญาณไฟหรือสัญญาณมือ ขณะเลี้ยวรถ				
ด้านการตรวจสอบสภาพรถจักรยานยนต์				
16. ท่านตรวจเช็ครถจักรยานยนต์ในเรื่อง สภาพเบรก				
17. ท่านตรวจเช็ครถจักรยานยนต์ในเรื่อง สภาพเกียร์				
18. ท่านตรวจเช็ครถจักรยานยนต์ในเรื่อง สภาพยาง				
19. ท่านตรวจเช็ครถจักรยานยนต์ในเรื่อง สภาพล้อรถ				
20. ท่านตรวจเช็ครถจักรยานยนต์ในเรื่อง สัญญาณไฟหน้า				
21. ท่านตรวจเช็ครถจักรยานยนต์ในเรื่อง สัญญาณไฟท้าย				
22. ท่านตรวจเช็ครถจักรยานยนต์ในเรื่อง สัญญาณไฟเลี้ยว				
23. ท่านตรวจเช็ครถจักรยานยนต์ในเรื่อง สัญญาณไฟเบรก				
24. ท่านตรวจเช็ครถจักรยานยนต์ในเรื่อง ปรับกระจกส่องหลังให้มองเห็นชัด				
25. ท่านตรวจเช็ครถจักรยานยนต์ในเรื่อง คู่มือรถ				

พฤติกรรมการขับขี่รถจักรยานยนต์ที่ปลอดภัย	ระดับการปฏิบัติ			
	ปฏิบัติ ทุกครั้ง	ปฏิบัติ บ่อยครั้ง	ปฏิบัติ บางครั้ง	ไม่เคย ปฏิบัติเลย
26. ท่านตรวจเช็ครถจักรยานยนต์ในเรื่อง สภาพเครื่องยนต์				
27. ท่านตรวจเช็ครถจักรยานยนต์ในเรื่องแตร				
28. เมื่อรถจักรยานยนต์ของท่านมีความผิดปกติ เล็กน้อย จะให้ช่างตรวจสอบสภาพและซ่อมแซม				
ด้านการระมัดระวังในการขับขี่				
29. ท่านจะไม่เล่นหยอกล้อกับเพื่อนในขณะที่ขับขี่				
30. เมื่อท่านเป็นผู้ใช้ ปวดศีรษะ จะไม่ขับขี่ รถจักรยานยนต์				
31. ท่านสวมหมวกนิรภัยจะรัดสายรัดคาง				
32. ท่านจะไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะที่ ง่วงนอน				
33. ท่านจะไม่ขับขี่รถจักรยานยนต์ในขณะที่ หงุดหงิด อารมณ์ไม่ดี				

ขอบคุณที่ท่านสละเวลาในการตอบแบบสอบถาม